MOUNTAINBIKE.ES

BIKE

DOSSIER SHIMANO > DEL DEORE AL XTR, TODOS LOS DATOS Y PESOS

PERSONAL TRAINER
¿INTENSIDAD o VOLUMEN?
Te decimos qué hacer cuando no hay tiempo

Pág. 82

SALTA AL CANAL
x.com/bynecontelegram

>¡NUEVA! SCOTT RANSOM
Líneas Maestras & integración

eBike
SANTA CRUZ HECKLER SL
»Con el nuevo Fazua Ride 60

TEST: 3 BICIS con CARACTER
»Berria Cayman
»Focus Raven
»Merida One-Sixty

VERSUS: AUTO SHIFT
»Los cambios automáticos de Shimano y SRAM

INFORME: Neumáticos INVIERNO
»Cómo elegirlos para acertar

Núm. 378
Ed. 02•2024
4,95€

8 414520 000419 00378

SUEÑA COMO SI FUERAS A VIVIR PARA SIEMPRE, VIVE COMO SI FUERAS A MORIR HOY.

WWW.MOUNTAINBIKE.ES // BIKE 378 // EDICIÓN 02-2024 //

lanzarotecaliente.com

¡PARA TODOS LOS AVENTUREROS QUE QUIERAN IR MÁS ALLÁ DE LA PRÓXIMA MONTAÑA!

La S950 Suspensión Total es una bicicleta eléctrica con un cuadro completamente de carbono, resistente y ágil, que combina durabilidad y agilidad. Equipada con el motor BROSE S MAG con 90 Nm de torque y una batería BROSE de 630 Wh y 36V, ofrece potencia y autonomía para conquistar cualquier terreno.

La configuración mullet proporciona una mayor agilidad en terrenos rocosos, con un control superior de la rueda trasera y estabilidad en la rueda delantera.

Este modelo viene equipado con una pantalla minimalista, de uso sencillo e intuitivo, que puedes conectar con la aplicación Brose e-bike para acceder a toda la información y personalizar tu experiencia.

MARCA UN TEST DRIVE

Visita:

beeq-bicycles.com

beeq.bicycles

BEEQ
RIDE SMART.

LA IMPORTANCIA DE PROBAR

Poder probar lo que deseamos antes de comprarlo es siempre una alternativa interesante y cada vez más necesaria. Y si además se trata de un producto en el que la inversión es importante, todavía con más motivo. Hace casi doce años en BIKE entendimos esa necesidad latente de los usuarios y creamos un festival que ocupaba todo un fin de semana repleto de actividades, Test The Best, cuyo su eje principal eran las pruebas de bicis. Tras unos años de paréntesis, en primavera de 2023 retomamos la celebración de Test The Best centrado en las pruebas y exposición de bicis eléctricas, justo lo que buscan un gran número de los usuarios medios, que tienen la curiosidad de probar para saber exactamente qué hay detrás de estas "nuevas bicis", en cualquiera de sus formatos, con mayor o menos asistencia, y en categoría variadas, como cualquiera de las existentes en el MTB "tradicional" o el gravel.

La experiencia de utilizar junto a expertos de las propias marcas los productos es un plus que difícilmente se puede conseguir en un corto espacio de tiempo si no es en un evento como Test The Best. Bajarnos de nuestra posible futura compra "A" y a continuación poder comparar directamente sobre el mismo recorrido nuestra posible futura compra "B" puede ser definitorio. La experiencia de probar. Y añadido a esa experiencia sobre el terreno, la ventaja de poder preguntar y consultar a las personas más experimentadas de cada una de las marcas, que conocen a la perfección su producto y en muchas ocasiones son igualmente usuarios de estos productos. Ya está en marcha todo este proceso de colocar las fichas y reunir a los mejores para que los días 25 y 26 de mayo 2024, Los Molinos (Madrid) sea la cita más esperada de la primavera.

Julio Vicioso
Director BIKE
jvicioso@slib.es

LA SUPERBICI HAYES A ALICANTE

La Rockrider edición Hayes, montada de manera espectacular con componentes del grupo que incluye Manitou, Reynolds o Hayes como principales marcas, ha ido a parar a Alicante a las manos (y piernas) del afortunado Jose Manuel Pizana Boj, que va a poder disfrutar de una excelente MTB de XC.

MONDRAKER

LA HORA AZUL

Para los fotógrafos, la hora azul son esos momentos mágicos en los que los rayos del sol, al atardecer especialmente, no son directos, su incidencia no es fuerte, y sin embargo logran un impacto en nuestra retina que a veces es imborrable. Mondraker, la marca azul, siempre basada en Elche, comienza una andadura en USA que, sin estridencias, desde BIKE esperamos que sea el inicio de una nueva historia de éxito.

WWW.MOUNTAINBIKE.ES
BIKErevista
@BIKErevista
REVISTABIKE
@revista_BIKE
BIKE

BIKE

SUMARIO

Foto: Scott Sport

26
MUCHO POTENCIAL
Probamos la Merida One-Sixty, una enduro dominante.

36
LA LIGERA
Santa Cruz ya tiene su e-MTB ligera. La Heckler SL a prueba.

42
AUTOMÁTICOS
Comparamos los dos motores de Shimano y SRAM con función automática.

52
RAVEN
Focus reconfigura su bici cross country y la hace más versátil.

58
BERRIA CAYMAN
A prueba la nueva eléctrica con motor Bosch de la marca española.

64
MINI DH
La nueva Scott Ransom eleva las prestaciones de la categoría Enduro.

70
LAS SHIMANO
Te ayudamos a elegir, pieza por pieza, qué transmisión de Shimano te conviene más.

90
SI HAY BARRO
Consejos para elegir bien neumáticos de invierno, y algunas propuestas.

¿QUÉ QUIERES VER EN BIKE?

¿Qué artículos te gustaría ver en los próximos números? Escríbenos con tus sugerencias:
bike@mountainbike.es

¿QUIERES MÁS BIKE?

Suscripciones:
91 060 44 83.
suscripciones@slib.es

Contacto BIKE:
bike@mountainbike.es

#CONNECTINGBIKEPEOPLE
#LEEREVISTAS
#MEGUSTABIKE

ADEMÁS:

DIARIO MENSUAL: 10
MICROTEST: 76
PERSONAL TRAINER: 82
VISITA THULE: 100
RUTA LLEIDA: 108

BIKE TAMBIÉN EN VERSIÓN DIGITAL

Carga este código QR y accede a BIKE en digital.

App Store · Google play

CON EKOI
SIEMPRE ERES TU QUIEN GANA

EKOÏ.COM

HASTA 60%

GAFAS OTTINO EKOI

GUANTES CALEFACTABLES EKOI

CASCO AERO AR14 EKOI

CHAQUETA TERMICA CARBON EKOI

ZAPATOS EKOI C4

EKOÏ.COM

¿SERÁ SU AÑO?

Año olímpico, año importante. Muchos corredores profesionales han marcado una fecha en su calendario, la cita más importante del año, una de las más importantes de su vida, y será en Paris. La cuenta atrás ya ha empezado, y lo primero que hay que conseguir es asegurarse la plaza que de acceso a la selecta lista de participantes olímpicos. **Kate Courtney** vivió su momento cumbre en el mundial del 2018, con un arcoiris que ha sido su hazaña y también su sombra, el punto de referencia, difícil de superar. Desde entonces han aparecido muchas rivales de alto nivel en su propio país que le ponen difícil la propia clasificación olímpica, en un momento brillante del MTB femenino norteamericano. **Kate Courney** pertenece al selecto club de riders XC que cuentan con el apoyo de Red Bull y que lucen ese casco tan especial. En 2024 serán 13, y hay una española entre ellos. Carga este código QR en tu móvil y los podrás conocer a todos.

»RIDER: Kate Courtney
»FOTO: Bartek Wolinski
»LOCALIZACIÓN: Glentress (Escocia)

USA
SCOTT
8
MAXXIS

¿QUIERES MÁS INFORMACIÓN SOBRE CADA NOTICIA?
Carga este QR en tu terminal o entra en *mountainbike.es*

¡16 KILOS!

MMR KAIZEN

MMR Ya tiene e-MTB ligera. Se trata de la nueva Kaizen, una Trail eléctrica de 140 mm inspirada en el Cross Country, de peso contenido y diseñada para rutas de exigencia de moderada a alta, tanto del punto de vista físico como técnico. MMR ha buscado en ella la ligereza, un pedaleo y manejo ágil y para ello la han dotado de postura de conducción cómoda pero deportiva, combinada con unas rodadoras ruedas de 29" y una suspensión trasera que respeta la eficiencia de pedaleo. Como responsables de contener el peso, en los 16 kg en su mejor montaje, encontramos un cuadro completo de fibra de carbono, y el nuevo y compacto sistema eléctrico de Bosch SX con batería compacta e interna, que hacen el resto para conseguir un eléctrica con rápida respuesta, y bajo peso. Nosotros ya hemos podido probarla y comprobar su agilidad y prestaciones. Busca la prueba completa en mountainbike.es y nuestro canal Youtube. Hay tres montajes disponibles, a partir de **5.999 €**. **[+INFO]** ***mmrbikes.com***

BIKE www.mountainbike.es *Stories*

> Canyon ha anunciado la entrada de Chad Manuell como nuevo Director Tecnológico de la marca para "liderar el impulso de innovación de la empresa hacia el futuro". Ocupa el puesto que dejó vacante Michael Kaiser, quien asumirá un puesto en el Consejo como asesor ejecutivo de Canyon. Manuell tiene más de 22 años de experiencia en la industria de la bicicleta, más recientemente como director de Ingeniería en Trek en Wisconsin.

> Crow Bicycles ha anunciado la incorporación de Gert-Jan Van Wijk como primer Market Manager de la marca para los mercados europeos de Alemania, Austria y Suiza. Operando desde Alemania, Van Wijk "aportará a la compañía sus más de 20 años de experiencia en el mundo digital y la industria ciclista, fortaleciendo el compromiso de Crow con el cliente y su presencia en el área clave de Centro Europa".

> Vietnam se refuerza como ubicación estratégica de fabricación. Así lo confirma el traslado del 100% de la producción de Schwalbe, antes repartida entre Vietnam e Indonesia, para optimizar estrategias en el convulso panorama actual y para aprovechar las "ventajas logísticas y de volumen" para todos sus clientes.

> Vittoria también ha decidido reorganizar sus plantas de producción, cerrando las instalaciones de fabricación de A Dugast en Países Bajos y trasladando las actividades a su sede de Tailandia. Al parecer la inflacion en Europa, mayor que en Asia, precipitó esta decisión.

> Con el nombre Projecte Singulars, el Servicio Publico de Ocupación de Cataluña ha lanzado un programa de formación de mecánico de bicicletas destinada a jóvenes entre 16 y 29 años. Se ofrece una formación profesionalizadora, orientación profesional y acompañamiento en la inserción laboral. Será desde marzo a julio, con una duración de 620 horas, a realizar en Granollers o L´Hospitalet de Llobregat. Info en gduran@pimec.org o asoriano@pimec.org.

> En el contexto de parón de ventas actual, Scott ha recibido un aporte crediticio de 160 millones de euros a cargo de su principal

Se reparten títulos

SNBC SERÁ CAMPEONATO DE ESPAÑA

Ya conocemos dónde será el Campeonato de España de XC Ultramaratón 2024. Tendrá lugar el próximo 5 de octubre en el municipio de Rascafría, en la Sierra Norte de Madrid. La 9ª edición de la Sierra Norte Bike Challenge (SNBC) acogerá la prueba de referencia a nivel nacional para los bikers de larga distancia del país. La prueba constará de un total de 213 kilómetros y un desnivel positivo de 4.607 metros, en el anillo ciclista de la Sierra Norte, Ciclamadrid MTB Tour, que atraviesa 28 municipios de la Sierra Norte de Madrid.

www.sierranortebikechallenge.com

EXPERTOS EN SHIMANO

CURSOS SHIMANO ACADEMY

Un año más Shimano Iberia lanza sus cursos de formación Shimano Academy para tiendas y talleres, con un especial interés en dar las mejores herramientas en un programa de formaciones presenciales y virtuales para que todos los mecánicos tengan el mayor conocimiento de los productos Shimano. Hay cursos presenciales en la sede de Alcobendas y también Webinars online. Búscalos en **www.eventbrite.es**

TOPNEW

»CON TACTO

PUÑOS RACE FACE CHESTER GRIP

Los nuevos puños Race Face Chester están concebidos con diferentes áreas en función de cómo apoyan nuestras manos, tanto en la dureza de la goma como en el propio diseño del dibujo. Con cierre LockOn, se ponen a la venta en dos opciones de grosor, en 31 y 34 mm de diámetro y el peso anunciado por la marca es de 112 y 135 g respectivamente. En color negro con 9 combinaciones diferentes de anodizado de abrazadera o en color goma con abrazadera negra. PVP: 31 €. **[+INFO] www.bicimax.es**

DREAM YOUR RIDE

PLAN RENOVE BERRIA

"Dream your Ride" es el plan renove que pone en marcha Berria con el que pretende agitar el mercado de bicicletas premium. Se trata de un servicio de tasación de las viejas bicis de los usuarios, por el cual se pueden intercambiar, descontando el valor de la bicicleta entregada por el usuario, por los nuevos modelos de la marca. La compañía despliega este servicio a los más de 170 puntos de venta autorizados de Berria Bikes en toda España, y la tasación corre a cargo del portal de compraventa Tuvalum. **[+INFO] berriabikes.com**

accionista, Youngone Corp, para asegurar la operativa y estrategia de la marca. Youngone es una compañía surcoreana conocida por ser la productora de ropa outdoor de marcas tan importantes como The North Face y Patagonia.

> La mítica marca británica Orange parece que está en problemas. Protagonista de muchos rumores las pasadas semanas, ha comunicado, a través de sus RRSS, junto a una imagen de una bici delante de una persiana bajada, que "no pueden proporcionar muchos detalles en este momento", si bien aseguran que "este no es el final para Orange Bikes" Mientras tanto es oficial la disolución de su equipo Factory Racing para la temporada de Enduro 2024.

> Parece que podremos ver en directo a Tom Pidcock en MTB muy pronto, pues ha anunciado que comenzará su temporada de mountain bike en la prueba inaugural de la Shimano Super Cup Massi en La Nucía. Sólo tres días después, el de Ineos Grenadiers también se estrenará en carretera, en la Volta ao Algarve portuguesa.

> Prueba del auge del gravel de competición es la lista de carreras que se siguen sumando a las UCI Gravel World Series, con ya un total de 27 fechas tras la incorporación de dos nuevas fechas en Ruanda y Suiza. Estas carreras sirven para clasificarse para el Campeonato del Mundo de gravel UCI.

> Seguimos con carreras UCI, pero regresamos al MTB. Más pruebas siguen consiguiendo la calificación de la Unión Ciclista Intercacional para otorgar puntos, y en España ya llegan a un total de 33 eventos, lo que supone ni más ni menos que es el país con más pruebas UCI para 2024, incluyendo desde pruebas C3 hasta la categoría HC de Chelva o Banyoles.

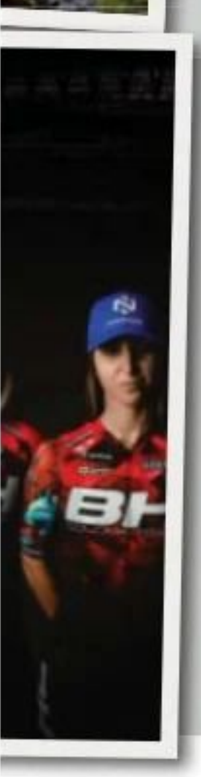
> Gravel y MTB se mezclan en esta última noticia: Matt Beers, el ganador de la Cape Epic junto a Christopher Blevins, ha sido fichado por Specialized Off-Road, el equipo oficial de la marca centrado en el calendario USA y que da especial relevancia a la competición gravel, una modalidad en la que el sudafricano es un especialista.

ESTO SE MUEVE

ESPECIAL FICHAJES 2024

Se nota que estamos en un año olímpico. El "mercado de invierno" en el MTB de competición arroja una actividad digamos que a la altura de lo normal, en especialidades como el DH o el XCM, sin embargo en XCO este año hay pocos cambios, reflejo de que años atrás los contratos se hicieron para cerrar ciclo olímpico. Sí hay algunas noticias en XCO, como la llegada de ***Dario Lillo***, Campeón de Suiza sub23 al *Team Giant* de ***Carter Woods*** y ***Jens Schuermans***, que sigue reforzándose, o, en nuestro país, a la salida de ***Pablo Rodríguez*** del *BH Coloma* (luego hablamos de los cambios en el equipo de ***Valero*** y compañía), una salida que ha hecho buscar solución al gallego teniendo que renunciar al XCO para pasarse al XCM, recalando en uno de los equipos más potente de la especialidad, a nivel internacional, el *Buff Megamo*. La escuadra española este año tiene más cambios, e importantes. ***Hugo Drechou*** deja el equipo para dedicarse al gravel de competición, y también son bajas ***Meritxell Figueras*** (ahora hablamos de su nuevo equipo) y ***Peeter Pruus***, y un espectacular fichaje es el del Campeón de Europa de la especialidad ***Wout Alleman***. Además, como nueva compañera para ***Janina Wüst*** el equipo ha fichado también a la joven holandesa ***Rosa van Doorn***, que, al igual que ***Pablo Rodríguez***, también llega desde el XCO.

En los equipos españoles de maratón realmente ha habida mucha movilidad. Como decimos ***Meritxell Figueras*** abandona *Buff Megamo* y recala en *Cannondale ISB*. La estructura de ***Tomas Belles*** realmente sufre un gran cambio. La parte femenina se refuerza con el fichaje de Figueras, ya que tanto ***Monica Calderón*** como ***Tessa Kortekaas***, que hicieron una gran temporada 2023, han confirmado su renovación. Sin embargo, en hombres,



tanto ***Roberto Bou*** como ***Miguel Muñoz*** y ***Fran Herrero*** han buscado otros destinos, los dos primeros son los fichajes más sonados del renovado *Klimatiza Toteemi Cabberty*, una estructura que sube de nivel para intentar pelear por los podios internacionales de la larga distancia. El chileno ***Sebastian Gesche*** y el joven ***Luis Martinez***, dominador en sub23 el pasado año, completan un plantel que también seguirá dando apoyo a ***Alberto Mingorance*** en XCE. La tercera baja de *Cannondale ISB*, como decimos, es ***Fran Herrero***, que pasa a reforzar el equipo madrileño ***Flyz Orquin***, buscando elevar los éxitos del equipo del plano regional al nacional.

Y hay que hablar, como antes decíamos, del equipo más importante de nuestro país en XCO, el *BH Coloma*, que, si bien pierde a ***Pablo Rodríguez***, refuerza la parte femenina con dos buenos fichajes: por un lado la portuguesa ***Raquel Queiros*** llega desde el desaparecido *MMR*, con el objetivo de los juegos de Paris, y además sigue la expansión internacional con la joven norteamericana ***Sofia Waite***, una corredora que ha despuntado en sub23 en su país y que tiene la vista puesta en los JJOO de Los Angeles 2028. Por su parte en hombres, ***Valero***, ***Cullell*** y ***Catriel Soto*** contarán como nuevo compañero a ***Alberto Barroso***, que asciende desde el equipo *Academy* como premio a su espectacular final de temporada 2023.

Precisamente la escuadra *La Nucia BH Coloma Academy* también experimenta muchos cambios, con grandes llegadas como la de ***Francesc Barber***, la chilena ***Amalia Medina***, el riojano ***Raúl Villar***, el andorrano ***Roger Turné*** o ***Monica Estrada***, que llega desde la Escuela ***Carlos Coloma***. También hay bajas, como la de los hermanos ***Nuria*** y ***Jaume Bosch***, ***Vicent Zaragoza*** o ***Paula Martín***. Y por supuesto no nos olvidamos de otra de las ex corredoras de *BH Coloma*, ***Natalia Fischer***, que protagoniza otra de las grandes noticias de pretemporada al fichas con el *Scott* Cala *Bandida* de ***Sergio Mantecón***, volviendo a la especialidad que más le gusta y en la que ha conseguido sus mayores éxitos, el XCM.

ANGEL SUÁREZ CAMBIA DE EQUIPO

Como decíamos, en DH sí hay algo más de movimiento, empezando por la llegada de ***Angel Suárez*** al *Frameworks* de ***Neko Mulally***, tras su breve paso por Unno. También sorprendió la salida de ***Greg Minnaar*** del *Santa Cruz Syndicate*. Todos lo veíamos despidiéndose de la competición en el equipo de sus últimos años, pero el sudafricano ha buscado nueva motivación en *Norco*. Otro de los habituales de los podios, ***Thibaut Daprela***, abandona *Commençal* para recalar en el *Canyon CLLCTV* dirigido por su compatriota ***Fabien Barel***, mientras que el *Cube*, que pierde a ***Danny Hart***, se refuerza con la joven neozelandesa ***Jess Blewitt***. Otra de las bombas del año es la desaparición del *RockShox Trek* de ***Vali Höll***. La gran dominadora de la escena internacional en 2023 aún no ha anunciado equipo, muchos la colocan en *YT*. Hay más novedades en DH. El equipo *Intense* se renueva. Por una parte el equipo de fábrica estará compuesto por ***Joe Breeden Louise Ferguson***, ***Oscar Griffiths*** y ***Ryder Lawrence***, y por otra parte el *MS* de ***David Trummer***, ***Eleonora Farina*** y compañía, del que se desvinculó Mondraker, ahora será *MS-Intense*. Mondraker no abandona las carreras DH. Su nueva estructura de fábrica *Mondraker Factory Racing* ya ha empezado a anunciar sus corredores. El primero de ellos el jovencísimo norteamericano ***Ryan Pinkerton***, con ya 4 títulos nacionales a su espalda con 18 años, además de la general de la Copa del Mundo junior. Su segundo fichaje, ***Ronan Dunne***, y siguen...

ENCADENADOS

KMC EN BICIMAX

Bicimax es el nuevo distribuidor y representante exclusivo de la marca de cadenas KMC para toda la Península Ibérica. Fundada en 1977, KMC tiene una conocida reputación en la fabricación de cadenas para bicicletas, y es seguramente la principal marca alternativa en cadenas a los grandes fabricantes Shimano y SRAM. **[+INFO] bicimax.com**

EL MÁS LIGERO

LAZER Z1

La protección KinetiCore de Lazer contra impactos rotacionales es ligera y ventilada. Son ventajas sobre otras alternativas de protección rotacional, y su bajo peso hace que el nuevo Z1 KinetiCore que ha presentado la marca bata records de peso entre cascos con este tipo de protección extra específica, nada menos que 220 g. Con 5 estrellas Virgina Tech, hay 6 colores y cuesta **249,99 €**.

[+INFO] www.lazersport.com

LUISLE NO PARA

EMBAJADOR GIANT Y ETXEONDO

Tras 20 años pedaleando al más alto nivel, y cosechando grandes éxitos, Luis León Sánchez tomaba la decisión de retirarse a finales de la pasada temporada. Poco descanso ha tenido el murciano, que, tras colgar la bicicleta profesional, hacía su debut en la Titan Almería y la Titan Arabia, cerrando ambas carreras de MTB con un podio. En tres meses es el turno de la Titan Desert Marruecos, en la que Luisle estrenará su condición de embajador Giant y Etxeondo y conquistará las etapas de la madre de las Titan sobre su nueva Giant Anthem Advanced Pro.

LALIGA
BUSINESS SCHOOL

CURSO
EL MAKING OF DEL EVENTO DEPORTIVO

Organizado por:

LALIGA SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

ASISTENCIA A:
- **MOVISTAR MADRID MEDIO MARATÓN**
- UN **PARTIDO DE LALIGA** CON LOS DIRECTORES DE PARTIDO

Movistar MADRID 1/2 MARATÓN

Marzo 2024

Más información en: https://business-school.laliga.com/

LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.

AL EXTREMO

ANTARCTICA UNLIMITED

Mongolia, Alaska, el Himalaya, Islandia. El ciclista aventurero Omar di Felice ha dado un paso más en sus retos divulgativos con Antarctica Unlimited, su viaje pedaleando al continente antártico en el que, si bien no pudo llegar al Polo Sur, con unas condiciones metereológicas especialmente desfavorables, sí alcanzo los 86 grados latitud sur, completando el segundo trayecto ciclista más largo conocido en la Antártida, con temperaturas que oscilaron entre -25°C y un máximo de -10°C en los mejores días. ¡y eso que era verano!

UN PREMIO DE PRESTIGIO

CROWN SPORT NUTRITION

En un evento que destacó por su alto nivel competitivo con 25 personas en el jurado, Crown Sport Nutrition fue galardonada en los prestigiosos ESSNA Awards 2023 con dos premios: ***"Mejor Bebida de Hidratación"*** por Isodrink & Energy, y ***"Producto Mejor Dirigido"*** por su innovadora línea Hyper(1:0,8) reflejando su especialización y liderazgo en productos para deportes de resistencia y deporte de alto rendimiento, unos premios que fueron recogidos por Pol Gieco, director y fundador de Crown Sport Nutrition.

[+INFO] ***crownsportnutrition.com***

ES REVOLUCIONARIO

PLATO CARBONO GEMINI RIGEL

Gemini diseña y fabrica a mano en Barcelona, y se ha hecho conocida por sus exitosos manillares integrados, aunque en su gama también hay tijas y otros accesorios. Tras tres años de desarrollo, acaban de incorporar su primer plato, el Rigel, que es revolucionario, y no únicamente por el material principal, el carbono, ya hay platos de carbono para carretera en el mercado, sino por las técnicas utilizadas en su construcción. Pesa sólo 39 gramos (en la versión más ligera), y su construcción se basa en el forjado del carbono mediante una presión controlada de más de 100 toneladas y una distribución específica del material, pero además lo hace en torno a un núcleo metálico en la zona del dentado que es el que otorga el empuje y resistencia. Las fibras del compuesto se disponen en la geometría del plato alrededor del núcleo de metal con una organización estructural contínua y concéntrica a lo largo del diente que proporciona una resistencia según la marca imposible de lograr con cualquier otro proceso de fabricación. El plato Gemini Rigel sale al mercado a un PVP de 125 € en los principales estándares. **[+INFO]** ***www.ridegemini.com***

ES AÚN MEJOR

CASCO FOX DROPFRAME

Fox lanza su nueva actualización del casco para Enduro Dropframe versión Pro, un casco de tres cuartos y de cara abierta con tecnología de protección MIPS y un sistema de cierre BOA para un ajuste optimo. Además, esta nueva entrega del Dropframe Pro presenta mayores aberturas de ventilación, las denominadas Big Bore, que incluyen un hueco para guardar las gafas. Hay tres tallas a un PVP de **279,99 €**.
[+INFO] ***foxracing.es.***

UNIENDO FUERZAS

POLAR Y SENNHEISER

El control de la temperatura corporal mientras haces deporte está de moda. Polar nos ofrece en colaboración con Sennheiser una interesante alternativa que además tiene funciones extra. Los auriculares Momentum Sport incluyen sensor de pulsaciones y seguimiento de la temperatura corporal, y se pueden integrar con el Polar Vantage V3 y la app Polar Flow incluyendo instrucciones completas habladas para seguir los entrenamientos, y todo el ecosistema Polar Flow como aplicación de entrenamiento. **[+INFO]** ***www.polar.com***

LO DEJA EN BUEN LUGAR

KCNC FORK PLUG

KCNC presenta su nuevo Fork Plug con herramienta, un dispositivo que incluye una multiherramienta con 8 llaves fabricada en aluminio 6061 y que alojamos en el hueco de la horquilla desde abajo. El kit se asegura mediante un expansor de goma que se adapta a diámetros internos desde 31 a 40 mm, pesa 89 g y está disponible a un precio de **49 €.** **[+INFO]** ***www.funsportexpress.com***

FANS DE SHIMANO

ROTOR INSPIDER

Rotor amplía la gama de medidores de potencia para mountain bike con el INspider MTB Shimano Compatible, que permite platos desde 30 dientes para los grupos SLX, XT y XTR. Con un precio de lanzamiento de **449 €**, también destaca por su ligereza, teniendo un peso de 99 g sin contar los platos. **[+INFO] rotorbike.com**

Una vida dura

MAVIC DEMAX ENDURO SL

Mavic lanza su nueva versión para disciplinas "Gravity" como el Enduro. Se trata del juego de ruedas Deemax Enduro SL, desarrolladas para rendir en las Enduro World Series (EWS) y cualquier competición y uso exigente. Construcción ISM4D, núcleo Instant Drive 360, radiado Force i o tratamiento Black Shield, es la batería de tecnologías de estas ruedas para doble 29" o Mullet, con PVP de **889 €** el juego. **www.mavic.com**

BIKE SECRET

¿PARA CUÁNDO EN SERIE?

PROTOTIPO FRENOS GALFER

Galfer se encuentra sumergido en el desarrollo de su propio sistema de frenos. Su prototipo, con unidades más puramente volcadas con los aspectos más técnicos gracias a sistemas electrónicos de recogida de datos, tiene un aspecto desde luego de un freno de DH al más puro estilo Hope, con inspiración también en el mundo de las motos, con el cuerpo de la maneta y la pinza muy trabajadas con el torno, y con una leva más bien generosa en longitud. Con esta presumible orientación gravity o e-bike es lógico que la pinza sea de cuatro pistones y los veamos combinados con unos discos Shark de gran diámetro. También llaman la atención los tornillos de regulación de la maneta, uno para ajustar la separación de la palanca y el segundo para modificar el punto de presión sobre el cilindro maestro. Los prototipos se han creado para las abrazaderas de manillar de SRAM, probablemente serán compatibles con los anclajes Matchmaker. La salida del latiguillo en la maneta está colocada en paralelo al manillar y muy proxima a éste, una posición bastante discreta y compacta. ¡Veremos cómo serán los que lleguen finalmente a la serie!. ***[+INFO] galfer.eu***

MUCHO NUEVO

GAMA INFANTIL MONDRAKER

Mondraker renueva su flota de bicis para niñ@s, con nuevos modelos que incluyen tecnologías como Updated Zero Suspension System y Forward Geometry, al igual que los estándares de calidad ISO como en cualquier modelo de adulto. Las mini ebike Play o F-Play incorporan asistencia de Mahle, la Grommy sigue siendo la opción de bici tipo balance, mientras que las gamas Leader y Factor dan paso a las nuevas Trick y F-Trick. **[+INFO] mondraker.com**

PUNTOS UCI

EDICIONES ESPECIALES VITTORIA

Para celebrar su duradera asociación con la Union Cycliste International, Vittoria presenta una nueva versión de los populares neumáticos de ciclismo de montaña Barzo y Mezcal con el logo de la UCI y la franja arcoíris en los laterales de los neumáticos. Hay tres medidas, todas en 29": 2,1, 2,25 y 2,35". Su precio es de **41,95 €**.

bike.shimano.com www.vicsports.es

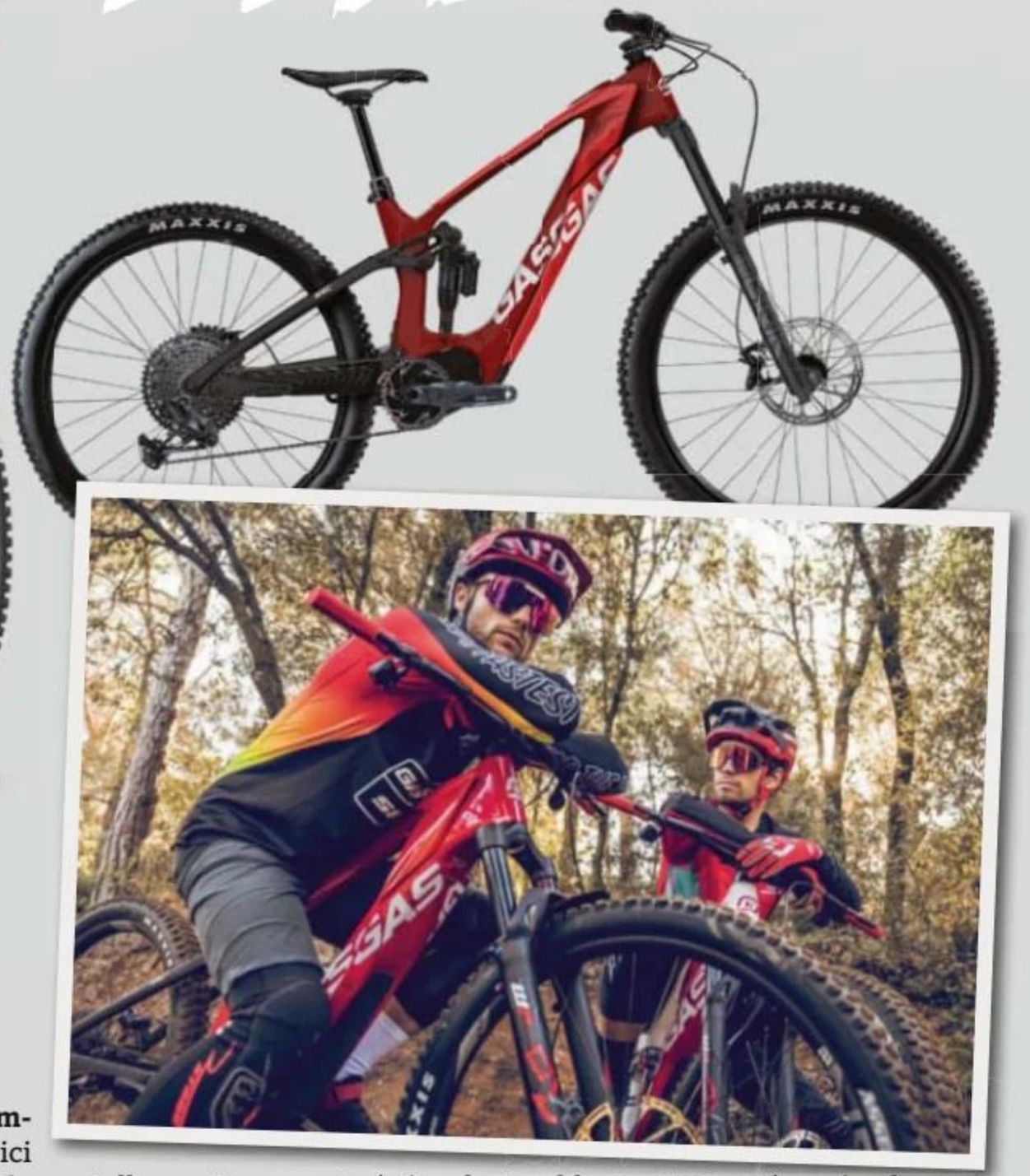
SIN PRESIÓN

ZAPATILLAS SIDI AERTIS

Las nuevas zapatillas de Sidi, las Aertis, combinan la construcción de ante de microfibra Politex con la tecnología Firmor para un ajuste envolvente adicional para aliviar la presión lateral y hacer más rápido el ajuste mientras se cierran uniformemente para evitar puntos de presión Este cierre complementa a un dial micrométrico Tecno-3. PVP: **169 €**.

[+INFO] www.cdc-sport.com

»TERRITORIO«
eBike



TODOTERRENO

GASGAS MXC

Conocíamos su enduro ECC de mayor recorrido, y GasGas amplía su oferta de e-MTB con la nueva MXC. Se trata de una bici más versátil, una all mountain con cuadro de carbono y equipada igualmente con el nuevo motor de SRAM el Eagle Powertrain. La MXC es una bici de 160/140 mm de recorrido, con un tamaño de rueda mullet de 29"/27,5". El diseño busca agilidad, con una geometría progresiva, con un ángulo de dirección lanzado, basculante corto y un reach cómodo, combinada con una cinemática activa. La incorporación de un basculante trasero específico para cada talla es otra característica destacable. La MXC está equipada con rodamientos sobredimensionados. También cuenta con una protección adicional del tubo superior y un cubrecárter de plástico para mantener protegidos tanto el cuadro como el motor, al tiempo que deja espacio para la personalización. Otro atractivo de esta bici es que en dos de los tres montajes disponibles cuenta con las exclusivas suspensiones DVO. **[+INFO]** ***www.gasgas.com***

LLUM BCN 2024

YAMAHA
Revs Your Heart

HÁGASE LA LUZ

YAMAHA FESTIVAL LLUM BCN 2024

Yamaha vuelve a ser el patrocinador principal de uno de los festivales lumínicos más importantes de Europa que se celebrará en la ciudad de Barcelona los días 2, 3 y 4 de febrero. En la última edición, más de 220.000 personas disfrutaron de las instalaciones lumínicas de artistas de reconocido prestigio nacional e internacional, y de las propuestas de artistas locales. En el marco del patrocinio del Llum BCN, Yamaha dio la oportunidad a estudiantes de las principales escuelas de diseño y arquitectura de la ciudad a formar parte de este festival con su primer encargo profesional en forma de una instalación lumínica de product placement, el Yamaha Light Meeting Point.

Urban Racing

CANNONDALE TESORO NEO CARBON

La nueva Cannondale Tesoro Neo Carbon no se parece a ninguna otra urbana, es más bien una bicicleta de carretera "urbanizada". Su peso está se sitúa en torno a los 16 kilos, equipada con el motor más ligero de Bosch, el reciente Performance Line SX. Está disponible en dos versiones, la Tesoro Neo Carbon 1 con transmisión eléctrica inalámbrica SRAM Apex Eagle AXS, (**5.899€**), y la Tesoro Neo Carbon 2, con SRAM Apex Eagle (**4.999€**), ambas con el mismo kit de cuadro + horquilla de carbono y en tallas S, M, L y XL. **[+INFO]** ***www.cannondale.com***

DOS BICIS EN UNA

NOVEDADES CROW

Meses de renovación en la gama de Crow, la marca española dedicada en exclusiva a e-bikes que nos presenta nuevos modelos como la la Crow Gravital UL 2 AXS y la Crow Gravital SL 1 AXS, ambos modelos gravel con cambio inalámbrico SRAM Rival AXS 1x12 o la Crow Gravital Risbar SL 3, una e-bike con manillar a doble altura adaptable a diferentes terrenos y estilos de conducción. Las Crow son ligeras y versátiles, ya que puedes extraer su kit Fazua y convertirlas en musculares, dos bicis en una.

[+INFO] crowbicycles.com

¡QUÉ PRECIO!

LAZER LUPO Y FINCH KINETICORE

Lazer ya tiene listos los dos nuevos modelos provistos del sistema de protección KinetiCore, el Lupo KinetiCore y el Finch KinetiCore, dos cascos que comparten mucho en común: presentan una visera integrada, son unitalla y ambos se posicionan en una gama de entrada, pero con características avanzadas. A pesar de sus similitudes, también encontramos pequeñas diferencias; por ejemplo, el modelo Finch está diseñado para cabezas más pequeñas, asegurando a los ciclistas una sensación agradable y ligera, sin parecer demasiado voluminoso en la cabeza. Su ajustado precio es también común: **74,99 €. [+INFO] www.lazersport.com**

MÁXIMO CONTROL

PROLOGO PROXIM NEMBO

Proxim Nembo es la última incorporación a la gama Proxim de Prologo, orientada a disciplinas gravity y desarrollada en sinergia con los equipos de la Copa del Mundo de Enduro y DH apoyados por Prologo, con experiencias como la de Gee Atherton, que ya lo usó durante su última aventura extrema en los Dolomitas. Se pone énfasis en la parte ergonómica: sus dimensiones compactas, de 245x135 mm, lo convierten en el sillín más estrecho de la actual colección. Hay distintas variantes incluída una versión Slide Control con impresión de silicona en 3D para mejorar el agarre. A partir de **99 €. [+INFO] prologo.it**

LAS PRIMERAS

FFWD DRIFT

Las nuevas ruedas Drift son el primer juego de ruedas de FFWD diseñado para bicicletas de gravel. Las llantas son íntegramente de carbono, admiten tubeless, y tienen un ancho interior de 24 mm que permite montar neumáticos de 30 a 60 mm de ancho. El peso total del juego de las ruedas DRIFT es de sólo 1515 gramos. Construídas sin ojales y con radios DT Aero Comp rectos, tienen un perfil de llanta medio de 36 mm de altura. Son compatibles con discos Center Lock y ejes pasantes de 12 mm, pero gracias a los kits de conversión se pueden convertir en un eje pasante de 15 mm o en un soporte de liberación rápida en muy poco tiempo. Su PVP es de **1.799 €**. **[+INFO]** ***cicleon.com***

DE CAMPEONATO

FELIPE ORTS CON SELLE ITALIA

El recién estrenado Forts Team, el proyecto personal que Felipe Orts ha puesto en funcionamiento este 2024 con el objetivo de asaltar los mejores calendarios tanto nacionales como internacionales de ciclocross, MTB y Gravel, anuncia un acuerdo de colaboración con Selle Italia. Orts, que acaba de revalidar el título de campeón de España de ciclocross en Amurrio, está ya compitiendo con el sillín Flite Boost Superflow S3 de la marca, con raíl de carbono y de poco más de 150gr de peso. **[+INFO] www.selleitalia.com**

El síndome del EXPLORADOR

PROYECTO BICIRÜLING

El biciviajero Raúl Alzola, alias Bicirüling, tuvo que reconfigurar en 2020 su proyecto bicinómada que se vio cortado por la pandemia y circunstancias familiares. Raúl Alzola, natural de Vitoria-Gasteiz, estaba en Georgia cuando estallaba la pandemia, con intención de recorrer el mundo en bici. Este acontecimiento y el fallecimiento de su padre detuvieron el viaje, que retomará el próximo mes de abril desde tierras caucásicas. Conoce su historia completa en **www.biciruling.com**

Entrena con la Gran Guía y rinde como nunca

¡Ya a la venta!

BIKE
www.mountainbike.es

Ciclismo a fondo

CONCURSO DE RUTAS BIKE

¡ESTAS SON LAS RUTAS GANADORAS!

YA TENEMOS NUESTRAS TRES RUTAS PREMIADAS EN NUESTRO CONCURSO DE RUTAS BIKE. LOS RECORRIDOS FAVORITOS DE SUS TRES AUTORES BIEN MERECEN HACERSE POPULARES Y DISFRUTADOS POR TODO EL MUNDO, Y ELLOS BIEN SE MERECEN LOS FANTÁSTICOS PREMIOS QUE TENÍAMOS PREPARADOS PARA LOS GANADORES. EN LOS PRÓXIMOS MESES PUBLICAREMOS ESTAS RUTAS PARA QUE TODOS PODAMOS CONOCERLAS EN PRIMERA PERSONA Y CON NUESTRA BICI..

1er Premio:

TRANSGUARA: PICO DEL ÁGUILA-RODELLAR-AINSA (HUESCA)

Arturo Lillo

Esta fantástica ruta endurera y muy aventurera para hacer en dos días nos enfrenta a desafíos técnicos y físicos, con kilómetros y kilómetros de senderos, con pasajes de porteo y cicloalpinismo en sus muchos metros de desnivel acumulado que nos permiten acceder a bajadas espectaculares, como el descenso desde el Pueyo de Morcat, y seguir bajando por País de Lobos... ¡disfrute asegurado! Por esta ruta, Arturo Lillo se lleva nuestro primer premio, una fantástica Cannondale Trail SL4.

2º Premio:

RESERVA PARAMELEDA (LUGO)
Miguel Martínez

Con salida desde Monforte de Lemos, capital de la Ribeira Sacra lucense y localidad de paso del Camino de Invierno a Santiago, esta ruta de 76 km nos adentra en las montañas del sur de Lugo, acercándonos a la Sierra del Caurel, territorio labrado por el río Lor, poblado de bosques autóctonos destacando el paso por la reserva o Souto de Parameleda. Pedalearemos por una de las zonas menos conocidas y más conservadas de la montaña gallega. Por darnos a conocer esta ruta, Miguel Martínez se lleva un estupendo grupo de transmisión SRAM GX.

3 er Premio:

LA CARPETANA-SIERRA DE GUADARRAMA (SEGOVIA, MADRID)
Roberto Fraile

Los antes conocidos como Montes Carpetanos son el territorio que esta ruta gravelera rodea, en un trazado completo que consta de 225 km que el autor recomienda realizar en dos jornadas, si bien los más fondistas pueden hacerla en un solo día, aunque requiere buena preparación física. Pasaremos por zonas de dehesas, bosques, alta montaña y por algunos de los pasos más famosos de la Sierra de Guadarrama, como La Fuenfría y Somosierra y visitaremos la capital segoviana, o localidades como Pedraza o Manzanares el Real. Por esta ruta Roberto Fraile se lleva un estupendo casco Lazer Coyote Kineticore.

ESCUELA DE CICLISMO MADRE TIERRA

TRABAJO EN VALORES

Somos una escuela de ciclismo de Benalúa (Granada). Tenemos dos añitos de vida, pero mucha ilusión. Actualmente contamos con 45 niños, (en un pueblo de 3.400 habitantes), lo cual es un gran logro para nosotros. Tenemos 4 monitores y 1 director deportivo, acreditados por la Federación Andaluza de Ciclismo.

Somos una escuela un poco diferente al resto de escuelas. Trabajamos algo de competición, pero, sobre todo, trabajamos en valores: diversión, compañerismo y respeto, hacia nuestros rivales y sobre todo, al medio ambiente, de ahí nuestro nombre: Madre Tierra.

"NUESTRO LEMA ES "PEDALEA PARA CAMBIAR EL MUNDO"

Nuestros cuatro pilares fundamentales en los que nos basamos son: educación vial, manejo de la bicicleta, mecánica básica y medio ambiente. Contamos con nuestro propio circuito, aunque también hay grupos que hacen salidas y entrenamientos fuera de él. También tenemos actividades paralelas de educación vial en colegios e institutos, organizamos diferentes salidas y colaboramos con ayuntamientos en organización de pruebas y días de la bicicleta. Sin más os invitamos a que nos conozcáis en nuestro circuito, o a través de redes sociales.

+ INFORMACIÓN: *www.facebook.com/people/Escuela-de-ciclismo-Madre-Tierra*

¿QUIERES QUE APAREZCA TU CLUB EN ESTA SECCIÓN?
Mándanos una foto en alta resolución de tu club y un texto con su descripción a bike@slib.es, indicando en el asunto "BIKE Clubes".

LA REVISTA Nº1 DE LA BICI DE MONTAÑA
BIKE

Director General de Deporte: Fran Chico
Editor Adjunto/Director: Julio Vicioso
Redactor Jefe: Miguel Lorenzo

Director de Arte Area Deportes: Francisco Miguel Yestera
Director de Arte BIKE: Juanjo Contreras

Redactores: Pruebas y producto: Héctor Ruiz, Juan Manuel Montero. **Colaboradores:** Iván Mateos, Miguel Ángel Sáez, Carlos Morcillo, Jose María Fernández, Jose Luis Arce, Fernando Villares, Jose Antonio Hermida, David Vázquez López, Israel Romero.
E-mail: bike@slib.es

DEPARTAMENTO DE ARTE: Juanjo Contreras (Director de Arte), Francisco Javier Hernández (Jefe de equipo).

Fotografía y vídeo: César Cabrera, JCD Fotografía. **Tecnología Editorial:** Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director). **Producción:** Manuel Torres (Director). **Copyrights:** Motorpress Ibérica, Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

EVENTOS DEPORTIVOS: Tino Pérez, Fernando Sebastián.
E-mail: eventos@slib.es

Directora de Marketing y Comunicación: Henar Calleja.

Director de Publicidad: Raúl Moreno, rmoreno@slib.es. Tel 618 95 34 90
Publicidad Norte: Javier Aizpurúa, Tel. 609 938 548.
Coordinación de Publicidad: Begoña Calvo, Raquel Carrasco, Tel. 91 347 01 00.
coordinacionpublicidad@slib.es.

Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez-Millet
Director de Desarrollo de Negocio Digital: Juanma Montero

SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada:
MARÍA WANDOSELL ALCINA

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/
Horario: Lunes a Viernes de 09:00 h a 18:00 h. julio y agosto de 08:00 h a 15:00 h.
información puntos de venta: encuentratukiosco@logista.es

SEDES:
Madrid: Nestares 20. 28045 Madrid. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52.
Imprime: ROTOCOBRHI, S.A. Ronda de Valdecarrizo, 13. 28760 Tres Cantos (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches a Torrejón de Ardoz (Km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 91 830 45 91.

Líderes en revistas de deporte

BIKE www.mountainbike.es · Ciclismo a fondo · Libro de Oro BIKE · Sport Life · eBike · Triatlón · BICI facil · Mundo GRAVEL · Oxígeno · CORREDOR\ · TrailRun · TRAIN HARD · GEO · YOGAFIT

Depósito legal: M-8946-1992

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías en cualquier tipo de soporte, incluyendo digital, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información. Precio: 4,95 euros, IVA incluido. Canarias: 5,05 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,95 euros, gastos de transporte incluidos.
Printed in Spain.

ARI · FIPP

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
PEFC/14-38-00296
www.pefc.es

SPORT LIFE IBÉRICA STORE

TU REVISTA ONLINE MÁS FÁCIL QUE NUNCA

SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

SUPERTEST

MERIDA ONE SIXTY 10K

EXCELENCIA

HEMOS TENIDO LA SUERTE DE PODER PROBAR EL BUQUE INSIGNIA DE ENDURO DE MERIDA, SU ONE SIXTY, EN EL MODELO 10K, CON ACABADOS Y MONTAJE ESPECTACULARES, LA MÁXIMA EXPRESIÓN DE LA PERSONAL VISIÓN DE MERIDA DE ESTA ESPECIALIDAD: DESDE LA SIMPLICIDAD DE CONCEPTO A LA EXCELENCIA DE COMPORTAMIENTO.

YA POR EL AÑO 2012 MÉRIDA SE AVENTURÓ A ENTRAR EN EL SEGMENTO DEL ENDURO CON UNA BICICLETA QUE DENOMINÓ ONE SIXTY, EN REFERENCIA A SU RECORRIDO TRASERO DE SUSPENSIÓN Y CON UN SISTEMA DE PIVOTE VIRTUAL, AL IGUAL QUE HACÍAN OTRAS MARCAS PUNTERAS EN EL SEGMENTO COMO SANTA CRUZ. Lo cierto es que lo único que queda en la versión actual de esa primera enduro es su nombre, y es que, si ya en su segunda generación nacida en 2016 este modelo sufrió un rediseño completo, en esta tercera generación podemos afirmar que han revolucionado el concepto, dando un gran salto de calidad y prestaciones, algo que se venía pidiendo desde hace tiempo, y que en septiembre del año 2022 por fin vimos salir a la luz.
A pesar de tener aquí un modelo tope de gama, una bicicleta de 12.000 euros, Merida sigue trabajando todas las gamas, contando con 3 modelos en carbono, empezando por arriba desde este, el 10K con un montaje exquisito de SRAM XX AXS y RockShox Flight Attendant, un segundo con la 8000, con suspensiones RockShox Ultimate y transmisión GX AXS, y como último modelo en carbono, el 5000, con Shimano SLX y suspensiones RockShox Select+.
Además, en origen cuenta con 2 modelos de aluminio, el 500, una bicicleta de enduro de primer precio y la FR, una versión más radical resistente diseñada para bike park y freeride, un modelo que, no obstante, no se comercializa en nuestro país. Todas ellas, excepto la 10K, cuentan con 4 tallas con el sistema Agilometer que nos permite seleccionar cuadros más cortos o más largos sin importar nuestra altura en las siguientes tallas: Short, Medium, Long y X-Long, no estando esta última talla disponible en la 10K. Hay que añadir que es una bicicleta con opción a mullet y en las tallas S y M ya viene de serie con esta opción de montaje, aunque también se puedan convertir a doble 29".
Como decimos, el nuevo concepto de ta-

MERIDA TRABAJA TODAS LAS GAMAS, CARBONO Y ALUMINIO

TEXTO: Nacho Barreno
FOTOS: César Cabrera

llas Agilometer Sizing va más allá de los tradicionales que simplemente aumentan la longitud y altura del cuadro y se basa en dos factores clave: el recorrido de la tija y la altura del manillar, aumentado el tamaño y altura según la talla que escojamos, aparte de evidentemente las dimensiones del cuadro.

CAMBIO COMPLETO

Como ya mencionamos antes, Mérida ha cambiado por completo su bicicleta respecto al modelo anterior, con un cuadro completo en carbono, y un sistema de suspensión totalmente nuevo, aunque sí que tiene ciertas herencias del modelo de XC Ninety Six, más concretamente con la ausencia de articulación secundaria en el basculante, dejando el trabajo a la flexión del material. Y aunque debido a esto podríamos pensar que su sensibilidad y progresividad iba a ser es limitada, la diferencia real con otros sistemas de suspensiones articulados es casi nula, gracias a su particular concepto, que explicamos ahora.

En efecto, a pesar de utilizar el mismo tipo de diseño de tirante flexible P-Flex, la One-Sixty tiene la mitad de rotación del tirante que la Ninety-Six, a pesar de tener 70 mm más de recorrido. Y así lo hemos comprobado: sin un amortiguador en el cuadro, es fácil mover la suspensión por todo el recorrido de la One-Sixty, con un solo dedo.

La ventaja de este sistema heredado del rally es el monobloque y la ausencia de puntos de giro y demasiados rodamientos, y se consigue una suavidad a la hora de amortiguar muy lograda.

El cuadro está fabricado con fibras CF4 III, con la tegnología Nanomatrix Carbon, que aumenta hasta un 40% la resistencia del carbono, esto le da un comportamiento peculiar para ser una bicicleta de enduro, sobre todo por la disposición de las fibras en el triángulo trasero, que permiten flexionar en vertical, con lo que se consigue la magia y carácter a esta bicicleta. Al carecer de puntos de giro tipo Horst Link, o pivotes que ayuden a su funcionamiento, la suspensión se basa en un sistema mono pivote muy simple. Debido al concepto P-Flex, el freno tiene que ir anclado a la vaina inferior, al más puro estilo XC, pero en una bicicleta que cuenta con 162mm de recorrido en 29" y 171mm en 27,5". Esto supone una sensibilidad más reducida respecto a sistemas más complejos y también una interferencia mayor en la suspensión a la hora de usar el freno trasero, sin embargo la rigidez y aceleración, capacidad de ascenso, velocidad y agilidad que ofrece compensan esta desventaja.

Para compatibilizar el freno trasero con este diseño Merida ha tenido que montar su propio adaptador propio en la vaina inferior, para así conseguir unas vainas simétricas y un correcto funcionamiento del P-Flex. Lo bueno es que este adaptador viene con una refrigeración pensada para los descensos más largos y exigentes, para que la capacidad de frenado no se pierda, y trae una pinza estándar post mount.

El uso del P-Flex, en resumen, nos da más rigidez donde debe darla, por su simpleza y monobloque. Pero además, como es tendencia, cuenta con un flip chip para el cambio de rueda trasera, pudiendo escoger entre 27,5, pasando así a ser una mullet con 171 mm de recorrido trasero, o doble 29", con 162 mm de recorrido. Este sistema P-Flex permite a la bicicleta tener una gran capacidad para subir, algo necesario en esta disciplina, por eso Merida descartó desde el primer momento la idea de un sistema de poleas altas, que anularían la capacidad de pedaleo. Aún

EL SISTEMA P-FLEX MEJORA LA CAPACIDAD DE ASCENSO SIN PÉRDIDAS IMPORTANTES EN LAS BAJADAS

Lo mejor. El sistema P-Flex sorprende en funcionamiento. Montaje estelar.

A mejorar. Interacción de frenada con la suspensión.

Con el sistema Agilometer elegimos talla según preferencias de conducción.

La suspensiones, siempre RockShox en todos los montajes.

El portabidón FidLock, ejemplo del detallismo de esta bici.

Neumáticos Maxxis bien elegidos para el carácter de esta bici.

1> La tija telescópica de Merida es ajustable en su recorrido, infinitesimalmente desde los 30 a 230 mm. La bici siempre ofrece el máximo recorrido posible para tu tamaño.

2> Bajo el sillín encontramos esta multiherramienta. Esta bici tiene mucha capacidad de almacenamiento, si no queremos llevar mochila.

3> Así de estético e integrado queda el bidón con soporte magnético FidLock, uno de los ejemplos de detallismo de la One-Sixty.

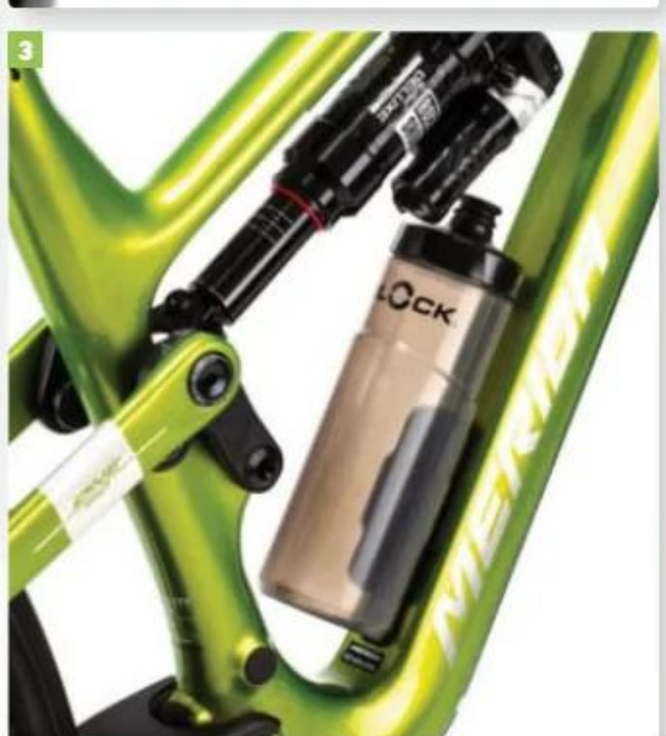
4> Mediante este FlipChip podemos elegir entre las dos configuraciones posibles: combinación de ruedas Mullet y trasera de 171 mm o doble rueda 29" y 162 mm. de recorrido.

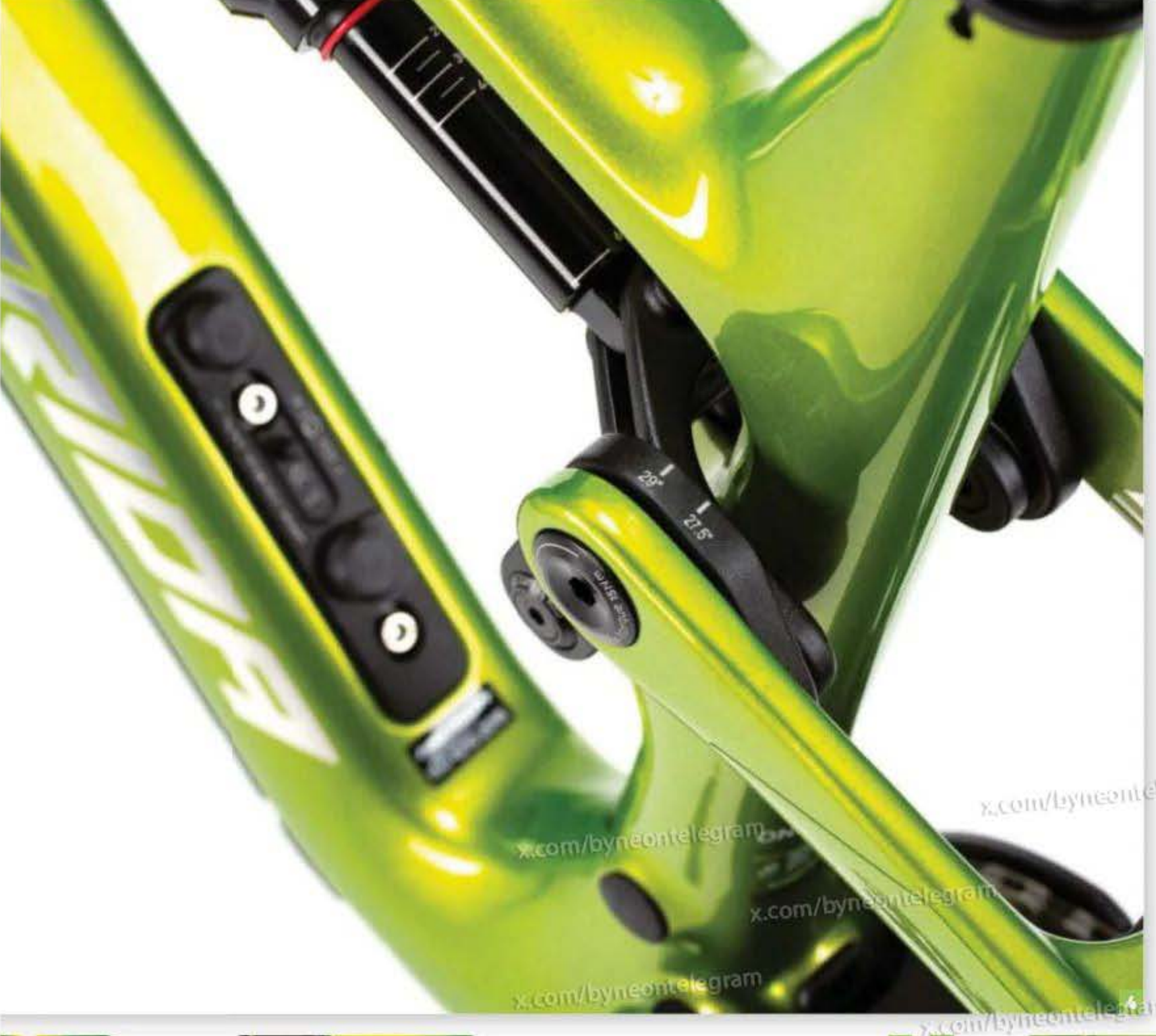
5> Este montaje tope de gama cuenta con la magia de las suspensiones inteligentes Flight Attendant de RockShox. Tú simplemente te olvidas de ajustes o bloqueos, los algoritmos hacen el trabajo por ti.

6> La bici cuenta con guardabarros que no sólo nos protegen a nosotros el barro, también el sistema de suspensión.

7> Mediante un código de colores el Flight Attendant nos informa del estado de la suspensión o de las posibles configuraciones.

8> Olvídate de llevar la cámara y bombonas de C02 en la mochila o el maillot. Este soporte denominado Tube Base Plate y un velcro es todo lo que necesitas para liberar de ese peso a tu espalda.





EL CUADRO OFRECE GARANTÍA QUE INCLUYE USO EXTREMO EN CATEGORÍA 5

así sigue manteniendo capacidades bajadoras extremas con una garantía de cuadro que cubre el uso extremo de categoría 5.

Hablando de su capacidad para subir nos fijamos en un detalle sutil pero muy efectivo, y es que la caja del pedalier está por detrás del propio tubo del sillín y de una manera bastante exagerada, compensando la radicalidad en sus geometrías y facilitando los ascensos, sin comprometer su increíble capacidad bajadora.

DETALLISTA

Este cuadro de carbono está lleno de detalles por todas partes, empezan-

5

6

7

8

x.com/byneontelegram
byneon
Neon147

EL DETALLE

SISTEMA P-FLEX>

Tal vez la apuesta más radical de Merida en esta bici es optar por una trasera P-Flex sin articulaciones, algo habitual en bicis XC, de menor recorrido, pero que Merida ha decidido llevar también a gamas más gravity. Merida no desechó de primeras optar por un concepto más tradicional con un basculante con puntos de giro, creando un prototipo en aluminio y con articulaciones. Sin embargo, al compararlo con la versión de tirantes flexibles, las diferencias que presentaban eran tan bajas en todo el recorrido que se optó por la segunda, por los beneficios extra que se consiguen. Las fuerzas adicionales del tirante flexible eran tan bajas en todo el recorrido que el mismo ajuste del amortiguador funcionaba perfectamente en ambas versiones.

¿Significa que con el P-Flex se necesita un ajuste diferente del amortiguador? Teóricamente, podría, pero el efecto es tan leve que no es necesario. La influencia de un rodamiento viejo, desgastado o desalineado es mucho peor. Así, el sistema admite amortiguadores y ajuste similares, incluso podemos montar versiones de muelle.

La gama One Sixty

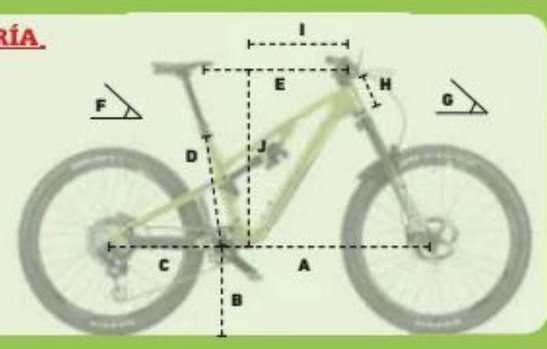
La bici que hemos podido disfrutar en esta prueba viene con un montaje tope de gama. Además hay disponibles tres diferentes montajes más, dos de ellos en fibra de carbono y uno de ellos en aluminio. En dos de los tres modelos hay dos opciones de color disponibles. La One Sixty 8000, con un precio de 7.599 €, monta transmisión SRAM GX AXS T-Type y un set de suspensiones RockShox ZEB y SuperDeluxe en su versión Ultimate. A un precio de 5.499, la One Sixty 6000, también con un cuadro de fibra de carbono, monta transmisión Shimano SLX y la versión Select+ de las suspensiones RockShox. Por fin, a un precio muy económico de sólo 2.799 €, también podemos acceder a la filosofía y concepto One-Sixty con el modelo One-Sixty 500, provisto de cuadro de aluminio, suspensiones RockShox Yari RC y Super Deluxe Select+ y transmisión Shimano Deore.

FICHA TÉCNICA MERIDA ONE-SIXTY 10K

[CUADRO] Fibra de carbono CF4III. **[AMORTIGUADOR]** RockShox Super Deluxe Flight Attendant. **[HORQUILLA]** RockShox ZEB Flight Attendant 170 mm. **[PEDALIER]** SRAM XX Transmission 32 dientes. **[CAMBIO]** SRAM XX Transmission. **[MANDO CAMBIO]** SRAM POD AXS. **[CASETE]** SRAM XX Transmission. **[CADENA]** SRAM XX Transmission Flattop. **[FRENOS]** Shimano XTR. **[DIRECCIÓN]** Acros ICR. **[POTENCIA]** Merida Expert eTRII aluminio. **[MANILLAR]** Merida Team TRII carbono 800 mm. **[PUÑOS]** Merida Expert EC. **[SILLÍN]** Proxim W400. **[TIJA SILLÍN]** Merida tEam TR II telescópica recorrido ajustable 30-230 mm. **[RUEDAS]** Reynolds Blacklabel Enduro 289/287 19. **[NEUMÁTICOS]** Maxxis Assegai y DHR II 2,5/2,4" Double Down. **[PESO]** 15,330 (talla L, sin pedales). **[TALLAS]** S, M, L. **[PRECIO]** 11.999 €. **[+INFO] www.merida-bikes.com**

GEOMETRÍA

A: 1275
B: 330
C: 437,5
D: 445
E: 621
F: 79º
G: 64º
H: 105
I: 498
J: 625



A: Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vaina. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm

do por su cierre de la rueda trasera, que cuenta con una llave Allen de 6 y de 4 mm, o un guardabarros incorporado en su basculante, que además protege los cables en su transición a la zona trasera, con la opción de añadir otro encima para los días de mucho barro. Como cualquier otra Merida, cuenta también con su sillín con el juego de llaves Allen incorporado, pero además tiene el maletero MSP (Merida Service Port) para transportar más herramientas o repuestos y, a la hora de hacer mantenimientos, tener un acceso más fácil a los cables. Y si todo esto parece poco, también incluye un acople bajo el tubo superior, delante del amortiguador, llamado Tube Base Plate, pensado para sujetar con velcro una cámara y cartucho de C02 o lo que se nos ocurra.

Su bidón de serie es un FidLock con un rebaje en el cuadro para un anclaje limpio, integrando el bidón de una manera muy estética a la bicicleta, en combinación con unos tubos muy marcados y angulosos y un nuevo guiado de cables que entran por la dirección, permitiendo más rigidez en esta, y un guiado interno total.

TODO UN LUJO

Es hora de centrarnos en este modelo en específico, la 10K, con un montaje de ensueño. Las ruedas son de carbono super rígidas y ligeras, unas Blacklabel Enduro de Reynolds, con unos bujes Industry Nine, en su modelo Hydra, neumáticos Maxxis Assegai delante y DHR 2 detrás. Ambos vienen en carcasa Double Down, la carcasa con más dureza sin contar la especifica de descenso, un detalle que, aunque lastra el peso, es de agradecer por su mayor fiabilidad, para una bicicleta que lo va a exigir.

Los frenos de la unidad de prueba eran unos Shimano XTR que nos proporcionan una frenada milimétrica y potente (de serie monta unos SRAM Code Ultimate), y además se ha montado una tija peculiar, la Merida Team TR II, diseñada para este cuadro, que, al tener el tubo del sillín totalmente recto y ser bastante bajo, permite la instalación de una tija más larga, siendo ajustable desde su lado izquierdo, con un tornillo que funciona como tope para limitar su recorrido y ajustarlo infinitesimalmente a nuestra altura. Esta tija va en relación con el anteriormente mencionado sistema Agilometer, con él no tendremos una tija ni demasiado larga ni demasiado corta, podremos modificarla y adaptarla a nuestra altura entre unos recorridos desde 230mm a tan sólo 30mm, para conseguir siempre el máximo recorrido posible para nuestra altura

La nueva transmisión XX de SRAM nos sorprende con su increíble resistencia, aparte de su estética, pero, sobre todo esto, si algo destaca en el montaje de esta bici son sus suspensiones RockShox Flight Attendant, con una horquilla ZEB delante de 170mm y el amortiguador Super Deluxe detrás. Merece hacer una breve parada en estas suspensiones. Aunque suben sustancialmente el precio final de la bicicleta, podemos decir que es una tecnología exageradamente avanzada respecto al resto de sus competidores y que podríamos colocar al nivel de ciertas tecnologías del mundo del motor.

Frente a suspensiones de otras marcas con miles de ajustes, que son útiles y dan un mundo de posibilidades, pero la mayoría de usuarios no sabemos optimizar a nuestro estilo de conducción si no es con la ayuda de un profesional, el RockShox Fligh Attendant se encarga de todo o, si queremos, de nada. Se trata de una suspensión a la que tienes que dedicarle un tiempo para regular en el modo manual, como el estándar de cualquier otra marca, pero desde RockShox nos ofrecen también la posibilidad de probar el modo Auto (que por cierto también es configurable), con el cual nos olvidaremos de todo y con el que los sensores de horquilla, amortiguador y pedalier se encargaran de seleccionar el mejor ajuste para cada instante en los parámetros del hidráulico, respondiendo cada 5 milisegundos (una cifra de tiempo absurda) y enviando señales que el algoritmo se encarga de analizar y procesar para un funcionamiento óptimo y adaptado a cada momento.

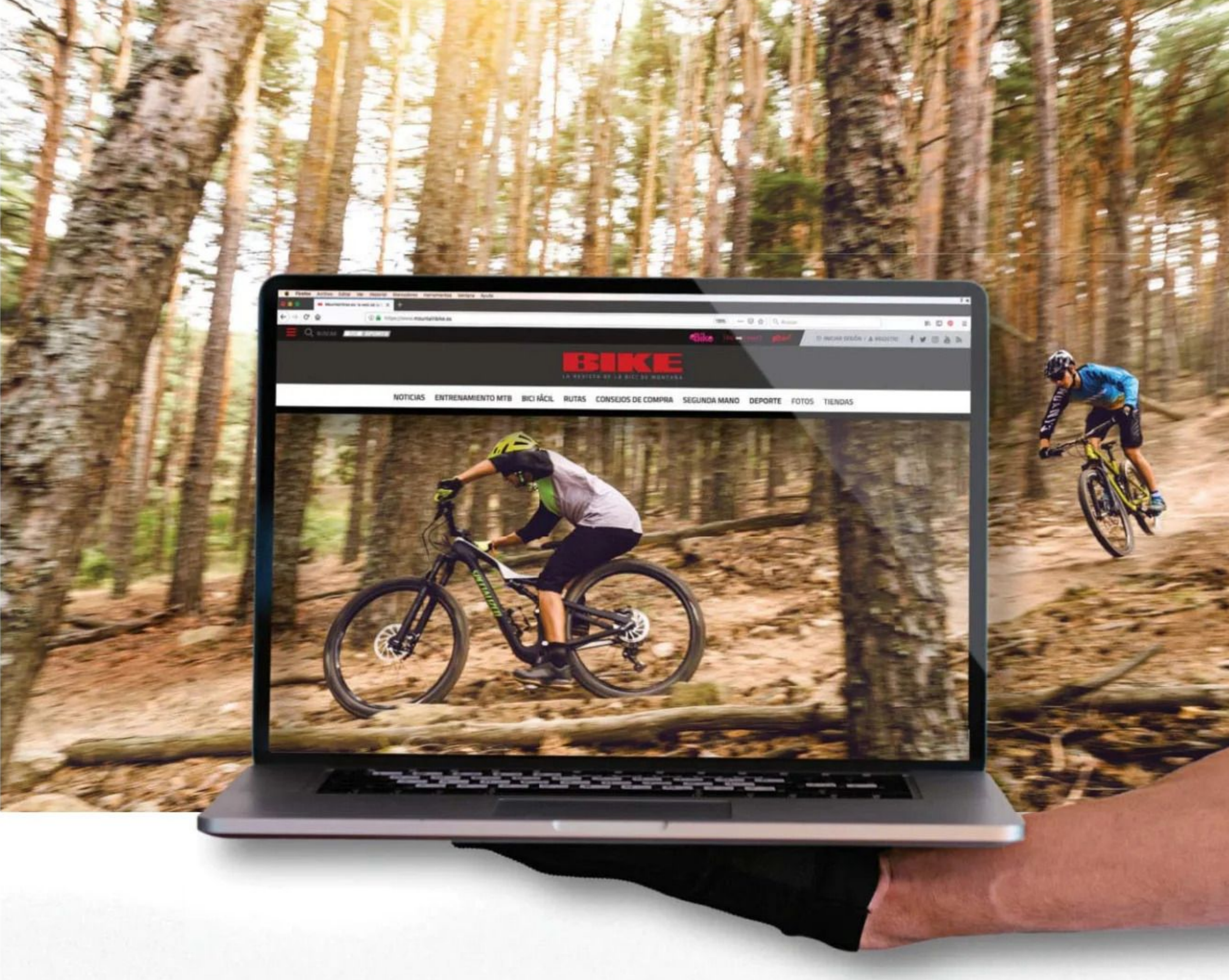
MILES DE KILÓMETROS

Hablando del comportamiento dinámico de esta Merida One-Sixty 10K, hemos hecho miles de kilómetros encima de este cuadro, por lo que conocemos cada detalle, tanto en montaje mullet con en doble 29. En ambas opciones el comportamiento en esencia es similar, pero con un carácter algo diferente. Empecemos hablando de su versión mullet: con esta opción la bicicleta pierde capacidad en terrenos llanos y de pedaleo, sin embargo, en terrenos más verticales, curvas cerradas y zonas más ratoneras es más fácil de controlar, con una gran entrada en curva. Por su parte, si montamos en la versión full 29 puntos como la estabilidad en zonas rápidas, su aplomo en curvas abiertas y de alta velocidad, con un carácter más rápido y poderoso, le dan ventaja respecto a la versión con trasera de 27,5".

Aun así, aunque parezcan muy distintas, siguen siendo la misma bicicleta, y las peculiaridades de su sistema de suspensión con sus cinemática FAST son muchas, y es que su extrema rigidez a la hora de entrar fuerte en una curva y salir nos da una gran aceleración y firmeza sobre las ruedas. Cuando se trata de absorber las irregularidades del terreno, si estas son grandes, lo suficiente para hacer una gran compresión, la bicicleta en su proceso de recuperación del recorrido nos empuja hacia adelante de una manera controlada, dándonos una velocidad extra, con un carácter saltarín y bailarín muy fácil de domar que nos permite posicionar la rueda trasera donde queramos; esto es sorprendente porque la bicicleta es bastante larga y sus vainas también lo son, por lo que es todo un logro. La progresividad, para ser una bicicleta de monopivote, está realmente bien conseguida, siendo muy difícil llegar a hacer tope. La mayor carencia, irónicamente, está en un terreno donde realmente se desenvuelve con total naturalidad y es en la zonas más abruptas y verticales, donde la contaminación del freno sobre el sistema de suspensión sí es más notoria.

EL SISTEMA MONOPIVOTE NOS SORPRENDE CON SU FUNCIONAMIENTO A NIVEL DE PROGRESIVIDAD

Y cambiando el sentido de la pendiente, lo bueno es que esta complicada simplicidad característica de este diseño único nos da una capacidad subidora envidiable. Seguimos hablando de una bici enduro y radical, con un peso por encima de los 15 kg, no es una bici XC, pero sin ninguna duda esta Merida es, aquí, de lo mejorcito en el segmento.



Un nuevo BIKE, cada día en:

www.mountainbike.es

LA REVISTA Nº1 DE LA BICI DE MONTAÑA

BIKE

Todos los meses en tu kiosco
Todos los días en mountainbike.es

SANTA CRUZ HECKLER SL X0 AXS RSV

PESO LIGERO

LA MARCA CALIFORNIANA SIGUE AMPLIANDO SU COLECCIÓN DE E-MTB CON SU PRIMERA E-LIGHT BIKE. CON MOTOR FAZUA RIDE 60 Y BATERÍA DE 430 WH, LA HECKLER SL ES LA NUEVA APUESTA DE SANTA CRUZ PARA AQUELLOS BIKERS QUE QUIEREN PEDALEAR EN LA LÍNEA QUE SEPARA LO MUSCULAR DE LO ELÉCTRICO.

QUE UNA MARCA DE CULTO HAYA DESARROLLADO SUS PROPIAS BICIS ELÉCTRICAS YA NO ES NINGUNA NOVEDAD, PUES LLEVAMOS VARIOS AÑOS VIÉNDOLO EN DIFERENTES FABRICANTES. Y Santa Cruz ya no es que tenga una, es que con esta última Heckler SL que aquí probamos cuenta con un total de tres bicis de pedaleo asistido en su repertorio. Heckler no es un nombre nada nuevo en la marca californiana, se trata del mítico nombre de una de sus bicis más históricas que ha servido para bautizar a su bici eléctrica de Trail/All Mountain. Y aunque Heckler y Heckler SL puedan parecerse mucho a simple vista, hay que matizar que la recién llegada al catálogo no es una Heckler normal a la que han cambiado el motor y batería y han aligerado a base de componentes más livianos y frágiles. Santa Cruz ha diseñado un cuadro totalmente nuevo en el que vemos que el tubo principal tiene unas dimensiones mucho más compactas y elegantes, de hecho, casi se llega a confundir con una bici muscular. Y créenos que esto es cierto, porque entre lo disimulada que queda su parte eléctrica y el bajo sonido, a veces hemos pasado desapercibidos entre bicis musculares. Y dicho esto, el primer sitio al que se dirige nuestra mirada es hacia el motor y batería, que en el caso de San-

19 KILOS RASPADOS CON UN MONTAJE ADECUADO PARA UN USO AGRESIVO

TEXTO: Héctor Ruiz

FOTOS: César Cabrera/ H.R.

1

2

3

4

6

5

7

ta Cruz se ha recurrido a la marca Fazua y a su modelo Ride 60. Por tanto en esta Heckler SL tenemos una potencia máxima de 60 Nm y una batería de 430 Wh, y sin opción de Range Extender, así que ya nos va ubicando de las virtudes y las limitaciones de esta bici. Solo el pequeño Display de Fazua en el tubo superior nos delata con rapidez y hace sospechar que nuestro pedaleo más enérgico y poderoso de lo habitual esconde algo.

DOS CUADROS Y CINCO MONTAJES

La Heckler SL se pone a la venta en un total de 5 montajes, y como ya es habitual el cuadro se fabrica en dos niveles de carbono, C y CC. Los tres primeros montajes, los más económicos, tienen su cuadro del primer material, y sus precios son de 7.790, 8.890 y 9.990 €. Los dos montajes superiores llevan el cuadro de carbono CC y sus precios son de 11.890 y 13.390 € respectivamente.

El montaje que nosotros hemos probado es el X0 AXS, cuyo apellido hace alusión a la transmisión de SRAM que equipa, con la nueva versión T-Type. Siguiendo con el gigante SRAM, monta también unos con fre-

1> El FlipChip para variación geométrica se encuentra en un punto alternativo al de la mayoría de bicis. Con él podemos conseguir una dirección de hasta 64°.

2> El Display del set Fazua se ubica en el tubo superior. Podemos personalizar los modos mediante una app dedicada.

3> El protector e insonorizador para la cadena en la vaina es tan vistoso como eficaz para la protección y aislamiento sonoro.

4> Esa ventanita en el lado izquierdo del tubo de sillín sirve para ver la goma del sag del amortiguador de cara a ajustes y personalización de la suspensión.

5> El diseño de la bici, y la integración y tamaño del set motor es tan discreto que, vista desde el lado del plato, esta bici cuesta ser identificada como ebike.

6> El sensor de velocidad queda muy bien rematado en la puntera, no parece que allí haya nada. Un detalle al estilo de lo que nos tiene acostumbrados la marca californiana.

7> Por diseño y ergonomía el mando del set Fazua va en consonancia con la filosofía de la bici, aunque el tacto que ofrece es un poco decepcionante.

8> Las ruedas Reserve 30 HD provistas de válvulas Filmore son un ejemplo del exquisito nivel del montaje en el que hemos probado esta bici.

SANTA CRUZ OFRECE VARIOS MONTAJES, HEMOS DISFRUTADO DE UNO DE LOS SUPERIORES, UN AUTÉNTICO PLACER

8

La mayoría de los montajes escogen la tija OneUp V2 como opción de telescópica, el tope de gama monta RockShox Reverb AXS

Santa Cruz apuesta por configuración Mullet como única opción.

Lo mejor. Estética y sensaciones de bici convencional pero supervitaminizadas.

A mejorar. Al no haber Rage Extender tenemos que medir bien la autonomía.

LA GAMA HECKLER SL

5 MODELOS

DESDE 7.790€ HECKLER SL R

HECKLER SL S (8.890€), HECKLER SL GX AXS (9.990€), HECKLER SL X0 AXS RSV (11.890€)

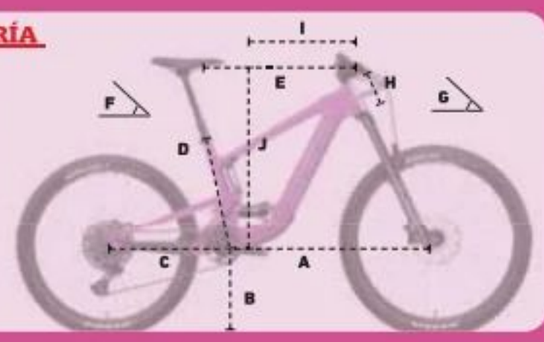
HASTA 13.390€ XX AXS RSV

FICHA TÉCNICA

[CUADRO] Carbono CC. **[AMORTIGUADOR]** RockShox Super Deluxe Ultimate. **[HORQUILLA]** RockShox Lyric Ultimate. **[MOTOR]** Fazua Ride 60. **[BATERÍA]** Fazua 430 Wh. **[DISPLAY]** Fazua en tubo superior. **[PEDALIER]** Praxis eTor 104 BCD. Auminio. **[CAMBIO]** SRAM X0 T-Type. **[MANDO CAMBIO]** SRAM AXS Pod. **[CASETE]** SRAM X0 T-Type 10-52. **[CADENA]** SRAM X0 Eagle T-Type. **[FRENOS]** SRAM Code Silver 200 mm. **[DIRECCIÓN]** Cane Creek 40 IS Integrada. **[POTENCIA]** Burgtec Enduro MK3 42 mm. **[MANILLAR]** Santa Cruz 35 carbono. 800 mm. **[PUÑOS]** Santa Cruz House. **[SILLÍN]** WTB Silverado. **[TIJA SILLÍN]** OneUp V2 telescópica. **[RUEDAS]** Reserve 30 HD Carbon. **[NEUMÁTICOS]** Maxxis Minion DHR II 27,5x2,4" 3C MaxxTerra EXO+detrás. Maxxis Minion DHF 29x2,5" WT 3C MaxxGrip EXO delante. **[PESO]** 19.080 Kg (talla M, sin pedales). **[TALLAS]** S, M, L XL, XXL. **[PRECIO]** 11.890 €. **[+INFO] www.santacruzbicycles.com. www.bicimax.es**

GEOMETRÍA

A: 1238,4
B: 344
C: 443
D: 405
E: 602
F: 77,1º
G: 64,3º
H: 110
I: 460
J: 624



A: Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vainas. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm

EL DETALLE

¿ES UNA EBIKE?>

El motor Fazua pasa muy desapercibido, aportando una estética de una bici sin más, más que de una eléctrica. Se trata de un motor bastante silencioso, con un ligero zumbido que aumenta un poco a medida que aumentamos la asistencia. Quizás no sea el más silencioso que hemos probado pero desde luego el sonido es bastante bajo y para nada resulta intrusivo.

nos CODE Silver con discos de 200 mm y destacan sus suspensiones RockShox Lyrik y Super Deluxe Ultimate, ambas versiones son tope de gama (aunque no sea el modelo tope de gama "del todo"). Y también encontramos un juego de ruedas Reserve de carbono que incluyen sus válvulas exclusivas Filmore, una ruedas que le aportan una estética única.

Todo este montaje nos da un peso de 19,080 kilos en nuestra báscula, en la talla M que hemos probado y sin pedales. Una vez vista esta cifra podríamos debatir si su peso es tan súper ligero o no. Son más 19 kilos cuando le plantamos los pedales, quizás haya bicis de esta categoría con números más bajos. Pero teniendo en cuenta su montaje, que no desfallece casi en ningún punto -ahora veremos cuál más abajo-, y en el que no han optado por ningún componente extraligero, podemos decir que ofrecen una bici muy adecuada

SIN POSIBILIDAD DE RANGE EXTENDER, PARA LO BUENO Y PARA LO MALO

al uso All Mountain para el que está destinada con total garantías.

Poniéndonos algo quisquillosos podemos sacarle alguna pega a sus neumáticos. Son unos Maxxis Minion DHF y DHR, con balones de 2.5" y 2.4" y compuestos MaxxGrip y MaxxTerra respectivamente. Están muy bien elegidos tanto por medidas y compuestos como por prestaciones en general, pero siendo una bici que se va a mover entre los 19 kilos y algo más de 20 según el montaje y tallas, y una bici a su vez diseñada para bajar rápido y por zonas técnicas, sus carcasas EXO y EXO+ pueden quedarse algo justas de protección en según qué escenarios estemos y lo fuerte que bajemos. Nosotros hubiéramos subido un peldaño más de protección en el repertorio de Maxxis, una EXO+ delante y una Double Down atrás.

SANTA CALIDAD

Tenemos una geometría de esas en las que te sientas en el sillín, agarras los puños y al dar pedales te sientes como si fuera tu bici de toda la vida, con una agilidad y control que son realmente buenos. Tenemos unas suspensiones con un rendimiento muy bueno, que con los últimos hidráulicos de RockShox tienen una suavidad excelente, además de una respuesta muy buena tanto en alta como en baja velocidad. Tenemos también el comportamiento del VPP que muestra una progresividad muy acertada al tipo de bici que es, no excesiva pero sí aportando mucha estabilidad tanto de pedaleo como cuando las cosas se ponen tensas y llegan los impactos grandes. Y tenemos un peso contenido.

El resultado es una bici que sobre la marcha resulta más fácil de mover de lo que cabría esperar sobre el papel. Y no solo en las bajadas difíciles, donde quizás no destaque tanto si la comparamos a otras bicis "Full Power" con más aplomo aún. También es una bici que reacciona a la perfección en esos senderos que llamamos fluidos y en los que jugamos mucho con el bombeo de suspensiones y con las inercias, donde una bici eléctrica "tradicional" nos suele dejar un poco clavados al terreno hasta el punto de que desistimos de dar pedales por encima de nuestras posibilidades -porque la velocidad supera rápido el corte de asistencia- y solemos dejarnos caer sin más. En este tipo de sendas nos ha parecido una eMTB muy rápida. No vamos a caer en la frase hecha de "parece una muscular" de la que se suele abusar mucho, porque son más de 19 kilos y eso sería exagerar la realidad, pero acertamos más si decimos que para ser una bici con motor nos recuerda mucho a las sensaciones que tenemos con una bici de Enduro sin motor.

Cuesta arriba también se muestra muy llevadera gracias a ese tubo de sillín tan vertical, y la posición que llevamos de pedaleo muy centrada sobre el pedalier. A la hora de las subidas, ahora que he lanzado este tema, el motor Ride 60 de Fazua tiene un empuje más que suficiente en su modo Rocket que es el de mayor asistencia. No tanto en el menor de ellos, el Breeze, que se siente bastante liviano a la hora de ayudarnos y aquí la sensación y la velocidad es muy similar a la que llevamos en una bici muscular más ligera. Por eso la mayor parte del tiempo hemos montado con ella en los dos modos superiores River y Rocket. Fazua dice que la autonomía de su batería de 430 Wh es similar al de una de 630 Wh en una bici "Full Power". No vamos a decir que sea un dato equivocado o falso pero sí es algo optimista, y puede ser verdad siempre y cuando usemos el modo Breeze prácticamente todo el tiempo, pero si abusamos del resto de modos la autonomía no va a ser tan prometedora. En una ruta del día a día de un par de horas por terreno de montaña -con poco llano, casi nada-, unos 25 km y unos 1.000 metros de subida aproximadamente, hemos llegado a casa con 1/3 de la batería. Por tanto, a ese ritmo de consumo tan alegre tendríamos autonomía como mucho para unos 35 km y 1.300 m de desnivel acumulado, aunque, como siempre, son datos muy relativos y que no se pueden generalizar. El prescindir de la posibilidad de montar un Range Extender quizás sea un hándicap para la Heckler SL, en la que muchos usuarios podrán ver algo limitada a la hora de hacer rutas más largas de lo habitual.

Y hay una función más llamada Boost y a la que se accede dejando pulsado el mando hacia arriba durante dos segundos, y que nos da acceso a unos picos de potencia nominal de hasta 450 W sostenidos (50 más que el modo Rocket) durante solo 12 segundos y que podemos usarlo para una arrancada, para una trialera muy exigente o un repecho muy vertical. Y nosotros lo hemos usado. Vaya que si lo hemos usado, en esos momentos clave nos da un extra de asistencia que recuerda bastante a cómo se comporta un motor más potente, sin llegar a ofrecer el mismo par de fuerza, pero desde luego se nota ese pico de empuje añadido.

Por cierto, los modos de asistencia los podemos personalizar a través de la App de Fazua, a través de unos perfiles preestablecidos o creando los nuestros propios mediante unos cuestionarios donde le decimos nuestras preferencias.

Un detalle que mejoraríamos es el mando de Fazua. En realidad la idea de pulsador tipo Twist -cuyo pulsador se empuja hacia arriba o hacia abajo con nuestro pulgar, con pulsaciones cortas- está genial y a nivel de diseño está muy bien integrado con el resto de los mandos y el manillar, hasta aquí de 10. Pero por un lado encontramos que a veces le damos de forma involuntaria, sobre todo al buscar el mando de la tija telescópica, cosa que se puede compensar rotando el pulsador más hacia arriba, un poco más alejado del pulgar pero con menos probabilidad de darle accidentalmente. Aunque lo principal que no nos gusta es que nos transmite un tacto y unas sensaciones un poco de plástico barato o mal rematado, y teniendo en cuenta el precio que tiene una de estas bicis, creemos que encaja mejor un material más resistente o acabado con algún recubrimiento de goma. Es un único detalle que no empaña el resto de la Heckler SL, una bici que va a hacer las delicias de quienes tienen claro que su bici ideal es una eMTB ligera más enfocada a un uso agresivo que a uno rodador. Con ella Santa Cruz ha elevado el nivel de esta categoría y es una de las bicis más exclusivas y con mayor calidad -con un precio acorde- que podemos encontrar en este segmento. ○○

*VERSUS

SHIMANO AUTOSHIFT

SHIMANO AUTOSHIFT VS. SRAM AUTO SHIFT

¿CUÁL ES MEJOR?

ENFRENTAMOS A LOS DOS CAMBIOS AUTOMÁTICOS: EL SHIMANO AUTOSHIFT CONTRA EL SRAM AUTO SHIFT. NOMBRES SIMILARES, FUNCIONAMIENTOS PARECIDOS, ¿CUÁL ES MEJOR DE LOS DOS?

TEXTO: Héctor Ruiz
FOTOS: César Cabrera

Como marcas líderes del mercado de las transmisiones, sobre Shimano y SRAM recae el peso de marcar las directrices del futuro de nuestras bicis. En este test enfrentamos el Shimano EP801 AutoShift contra el SRAM Eagle PowerTrain Auto Shift. El primero es el pionero de los cambios automáticos y el segundo es la contraofensiva lanzada un poco después pero con la misma expectación. También hay un tercero, el Pinion MGU 1.12 con los cambios integrados en el motor, aunque por ahora es tan exclusivo que no hemos contado con él para esta comparación. Tanto Shimano como SRAM existen solo como opción para bicis eléctricas.

SRAM
AUTO SHIFT

SHIMANO AUTOSHIFT VS SRAM AUTO SHIFT

CADA UNO CON LO SUYO

Ambas marcas tienen un gran punto en común, y es que su motor forma parte de un sistema holístico (completo) que incluye la transmisión como parte imprescindible y fundamental. Es decir, que el EP8 de Shimano trabaja de forma sincronizada con las transmisiones Shimano Di2, y el SRAM hace lo mismo con las nuevas transmisiones Eagle AXS Transmission.

En el caso de Shimano podemos encontrar esta tecnología en varios productos diferentes, en primer lugar en los motores, disponible tanto en el nuevo EP801 de alta gama (85 Nm de par máximo) como en los también nuevos EP6 (también 85 Nm, pero no asiste a cadencias tan altas como su hermano). Y también en dos familias de productos Di2, tanto en los XT que son la joya de la corona, para 11 velocidades, y en la nueva transmisión CUES para 10 y 11 velocidades. Por tanto Shimano ofrece diferentes combinaciones tanto para los montajes OEM de las marcas como para los usuarios finales, aunque no es compatible con 12 velocidades (luego veremos por qué).

SRAM, a diferencia de su rival, ofrece un único motor, que en realidad no es que sea suyo exactamente. Mientras esperamos a ver algún día un desarrollo 100% propio –recordamos que compraron la marca de motores Amprio-, el PowerTrain es a modo de resumen un Brose S-Mag customizado a nivel de software para poder llevar a cabo todas las funciones de cambio automático. No hay por tanto diferentes niveles de prestaciones/precio en el motor. Lo que sí tenemos es la posibilidad de combinarlo con todas las nuevas transmisiones SRAM Transmission, con mútliples opciones en total (XX SL, XX, X0 y GX), tanto en cambio trasero como casete, cadena y bielas-plato.
Como las dos bicis que probamos aquí, al igual que sus motores, no son comparables, pues el conjunto Gas Gas –SRAM es un "Full Power" de Enduro que alcanza 90 Nm, y el Orbea-Shimano se trata de una eMTB ligera limitada a 60 Nm, no tendría sentido enfrentar el uno al otro en prestaciones puras. Tampoco vamos a entrar en las tecnologías de cada uno para centrarnos más en la funcionalidad de los dos sistemas.

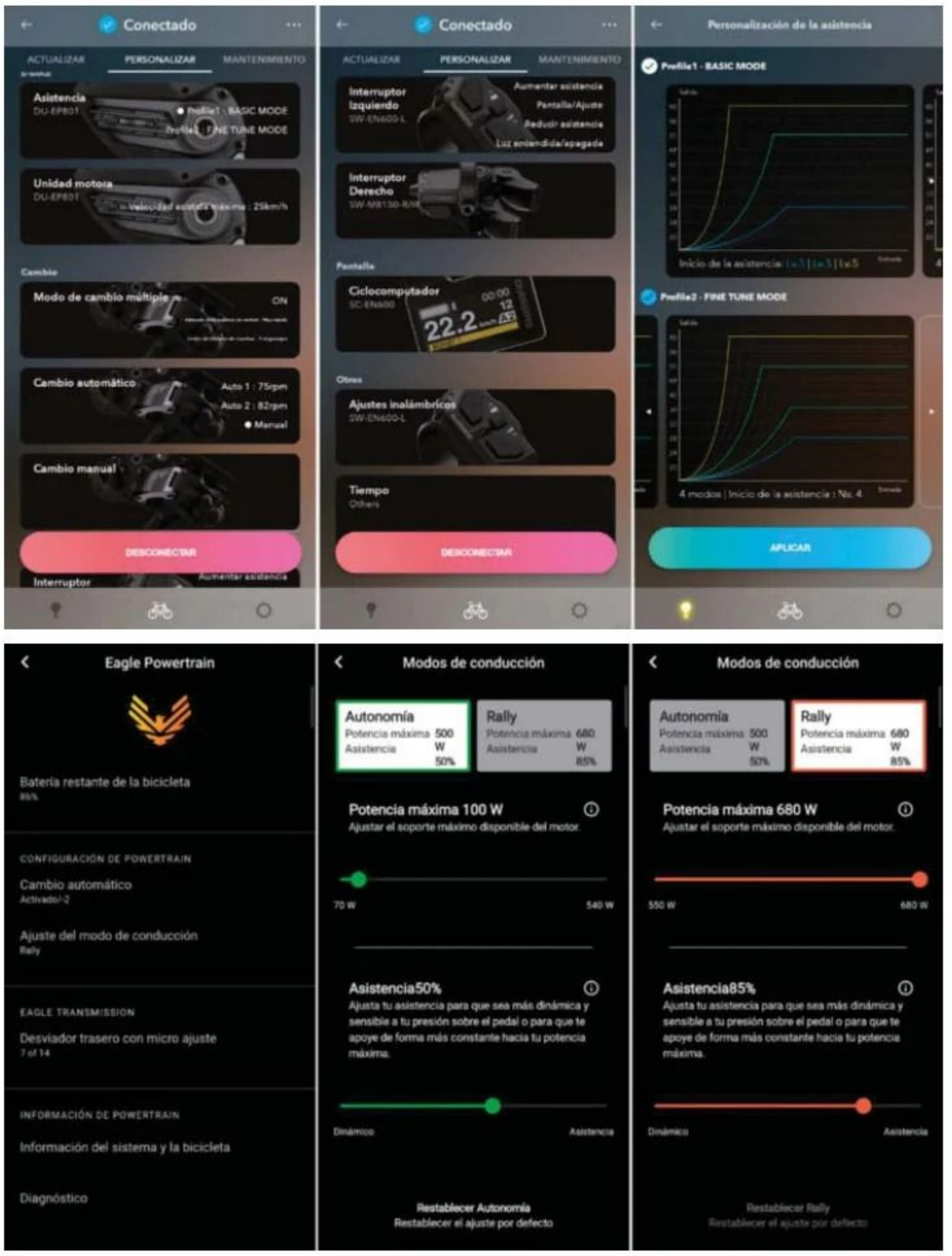
LA ASISTENCIA

Algo que diferencia mucho a las dos marcas es su visión sobre la forma de asistir. En Shimano EP801 contamos con 3 niveles de asistencia principales en el perfil básico (ECO, TRAIL y BOOST), que se pueden ampliar a 4, 5 y hasta 15 en el perfil avanzado. En ambos perfiles podemos personalizar el par mínimo y máximo de cada nivel de asistencia y la rapidez con la que se inicia, es decir, si acelera más rápido o más lento hasta alcanzar ese par. Todo se customiza a través de la App.
En el Eagle PowerTrain se ha simplificado mucho, quizás en exceso para quienes ya tienen experiencia con otros sistemas, y solo nos ofrece dos modos: RANGE y RALLY. Uno es el ahorrador y el otro el potente.
Ambos modos se pueden personalizar también a través de la App, y en este caso SRAM ha utilizado un lenguaje diferente, la asistencia del motor se puede modificar en nivel de entrega de vatios mínima y máxima –hasta picos de 540w en Range y hasta 680w en el Rally- y en % de asistencia, que hace alusión también a la aceleración, entre más dinámico o más estable. No permite establecer más niveles que esos dos.

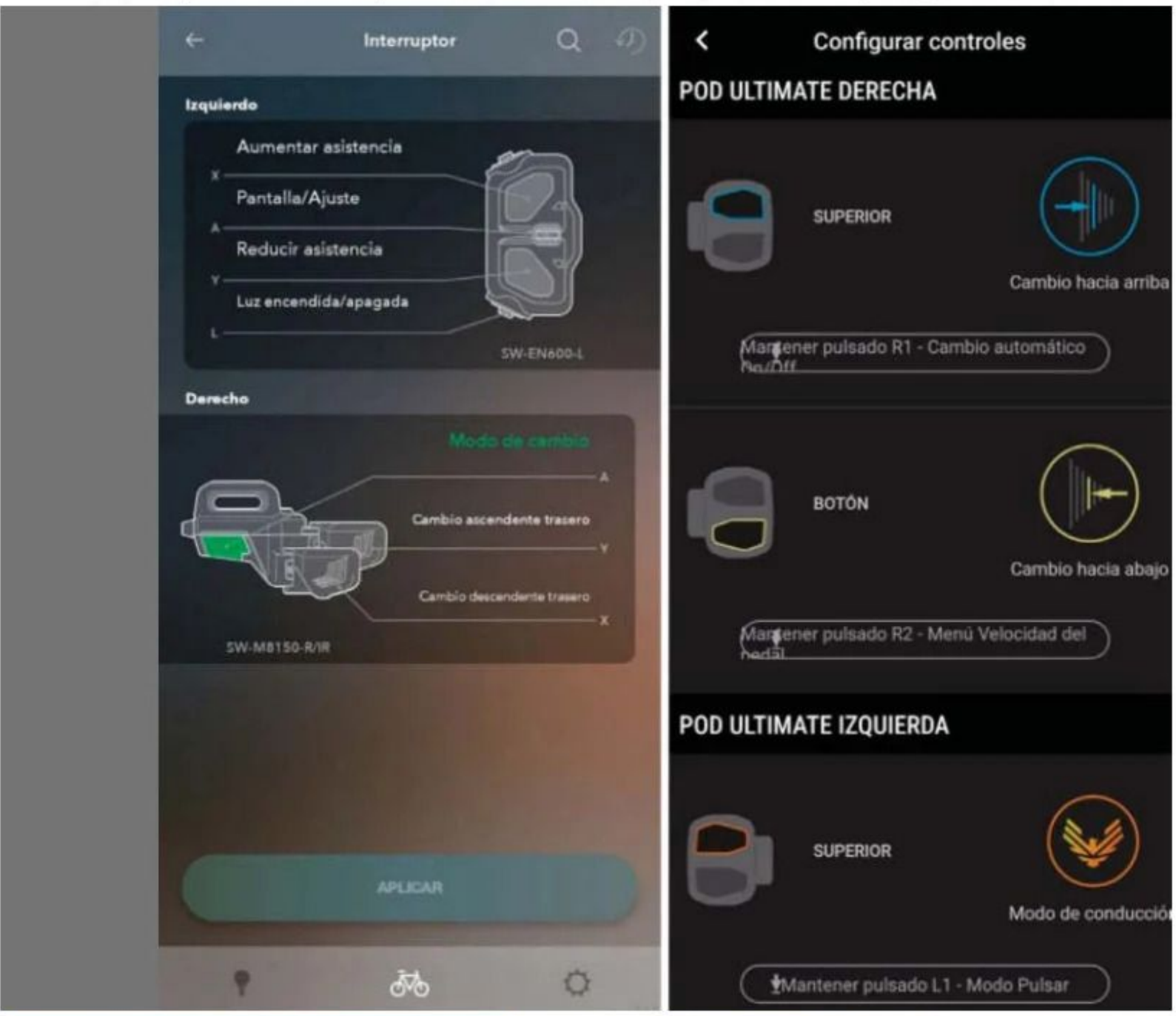
LA NO ELECTRÓNICA

Shimano ha desarrollado un conjunto de componentes de transmisión específicos para trabajar con el sistema Auto Shift de sus motores, mientras que SRAM lo que ha hecho ha sido desarrollar todas sus nuevas transmisiones T-Type ya compatibles con su motor y su sistema Auto Shift.
El motor Shimano EP801 es totalmente compatible con el nuevo grupo Di2 de Shimano, pero las funciones de cambio automático se han diseñado específicamente para trabajar con una transmisión Linkglide de 11 velocidades. Los casetes Linkglide en comparación con los Hyperglide+ de otros grupos (XTR, XT...), son más robustos a nivel de construcción y también de durabilidad –y más pesados, obvio-, teniendo en cuenta que se van a usar en bicis eléctricas donde se va a cambiar bajo una tensión muy elevada.
Pero no solo eso, su tallado también se ha diseñado para un cambio más lento y guiado que en una bici muscular, precisamente para que los movimientos de cadena al cambiar ante un mayor torque se produzcan de forma muy suave. El rango de sus 11 coronas es de 11-50, sacrificando el 10 a favor de un sistema de núcleo HG que permite una corona pequeña más robusta. La cadena también es una Linkglide específica.
El mando Di2 es una pieza muy curiosa, porque se ha respetado mucho la estética y ergonomía de los mandos mecánicos de Shimano, e incluso podríamos decir que las mejora. Los botones, que tienen cierto rango de ajuste de posición para adaptarlo a nuestras preferencias, poseen un pequeñísimo retroceso al pulsarlos para asemejarse a sus hermanos mecánicos, y con el típico "click" de confir-

***Menús de configuraciones** y personalización de la asistencia en Shimano y en SRAM:*



Diferentes menús de personalización de los mandos. *Shimano a la izquierda, SRAM a la derecha:*



En Shimano, *el ángulo de los pulsadores es configurable de forma independiente*

Parte del tallado de los casetes X-Sync de SRAM.

mación de un botón electrónico. También tiene un tercer botón algo más disimulado, que sirve para poder cambiar entre los dos modos de AutoShift (o lo que queramos, ya que se puede configurar en la App). Este botón está tan bien integrado que para muchos pasa totalmente inadvertido. Se alimenta por cable, directamente a la batería principal.

SRAM ha concentrado sus esfuerzos en diseñar unas transmisiones muy sólidas que cambien de forma muy suave ante una potencia muy elevada. Sí, justo lo que hacen los bikers profesionales, pero más aún una bici eléctrica. Su nuevo piñón X-Sync es crucial en esta tarea, con un tallado que precisamente guía la cadena de forma óptima cuando la tensión es muy elevada y que evita que el cambio se produzca en los puntos donde sería más brusco. Por eso se ralentiza cuando coincide con lo segundo.

También cuenta con un anclaje más robusto a la puntera del cuadro, que consigue un movimiento más rígido y mejor guiado a lo largo de todo el casete. La ventaja de SRAM frente a Shimano en este sentido es que no usa componentes específicos para eMTB, al menos en cuanto a tecnología. Por eso en SRAM tenemos acceso a 12 velocidades y a un dentado 10-52, y en un principio tenemos más margen a la hora de usar cualquier piñón y cadena Transmission tanto XX como X0 y GX. No es apto para la serie XX SL, ni casete ni cadena.

Y de sus casetes el único que se anuncia como completamente aprobado para eMTB es el X0, el que nosotros hemos probado, aunque la misma marca SRAM en el lanzamiento y las marcas de bicis que por ahora equipan el Powertrain (GasGas, Nukeproof, Propain y Transition) montan también casetes XX y GX. Su mando también es común al que se usa en los nuevos grupos, el Pod con dos botones y funcionamiento AXS inalámbrico, que se coordina y requiere en este caso del mando Pod derecho. Ambos son necesarios.

El izquierdo además de para cambiar (en caso de que queramos hacerlo de forma manual) se usa para poder entrar a las configuraciones de cambio automático sobre la marcha (pudiendo conectarlo y desconectarlo con una sola pulsación prolongada). El derecho sirve para alternar los modos de asistencia, para activar el modo de caminar del motor además de para la tija telescópica Reverb AXS. Todas las funciones de los botones se pueden cambiar en la App SRAM AXS.

***SRAM** requiere de los nuevos grupos Transmission.*

***Shimano,** bodegón de sus componentes EP8 y XT Di2.*

ASÍ FUNCIONA EL CAMBIO AUTOMÁTICO EN SHIMANO

De entrada en Shimano tenemos dos perfiles, A1 y A2, el primero optimizado para MTB y el segundo para asfalto o sencillamente cicloturista, aunque con la App podemos configurar dos modos diferente para MTB si eso nos es útil en nuestras rutas.

Están configurados para cambiar con diferentes valores de cadencia y con diferente estabilidad. Lo primero es fácil de entender, hay un valor de cadencia de referencia, por ejemplo 80 pedaladas por minuto, y cuando el sistema detecta que pedaleamos más lento o más rápido se produce el cambio, ya sea subiendo o bajando una corona (o varias si hace falta). Ese valor de referencia lo podemos modificar en un rango muy elevado, desde 50 a 100 rpm (viene predeterminado en 60 en el modo A1 y en 75 en A2).

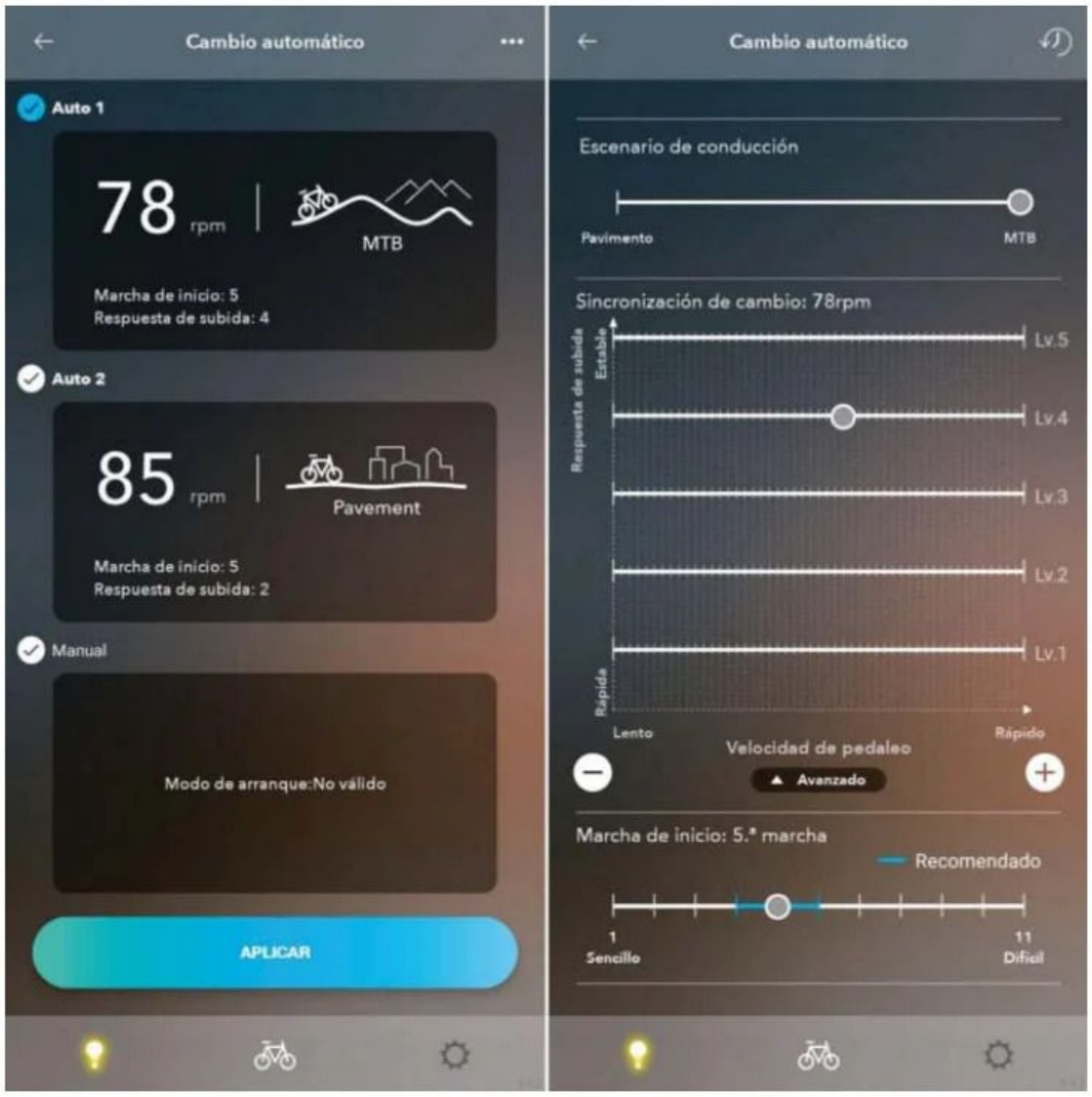
Esto no significa que tengamos que pedalear a una cadencia fija para evitar cambiar, ya que eso es imposible en la práctica, porque la cadencia fluctúa dentro de unos rangos. Por eso tiene un margen para evitar estar cambiando constantemente, un margen variable, a veces parece ser mayor y otras veces es menor. Y en esta variabilidad intervienen las lecturas del torque de nuestra pedalada y de la velocidad, para que su centralita tome las decisiones.
Por ejemplo, a veces nuestra cadencia se mantiene, pero imprimimos más fuerza progresivamente a los pedales como respuesta a un cambio de inclinación del terreno, y aunque no hayamos modificado la cadencia la respuesta del Autoshift es que acaba subiendo un piñón y así podemos pedalear más ágiles.

U otro ejemplo, imagina que vas a hacer una arrancada en subida con un desarrollo de partida un poco largo. Al comenzar tu arrancada la cadencia cae un poco, por tanto lo lógico sería subir piñón. Pero al mismo tiempo el torque que aplicas a las bielas sube repentinamente y mucho, y la velocidad empieza a aumentar un poco después. La centralita interpreta que torque en primer lugar y velocidad en segundo tienen más peso en la ecuación que la cadencia y por tanto nos baja aún más piñones. Y no siempre ocurre igual, en este mismo ejemplo en ocasiones encontramos que primero sube un piñón para permitirnos acelerar las bielas muy rápido, y a continuación baja piñones de forma muy seguida y rápida, maximizando por tanto la eficiencia de nuestros esfuerzos.

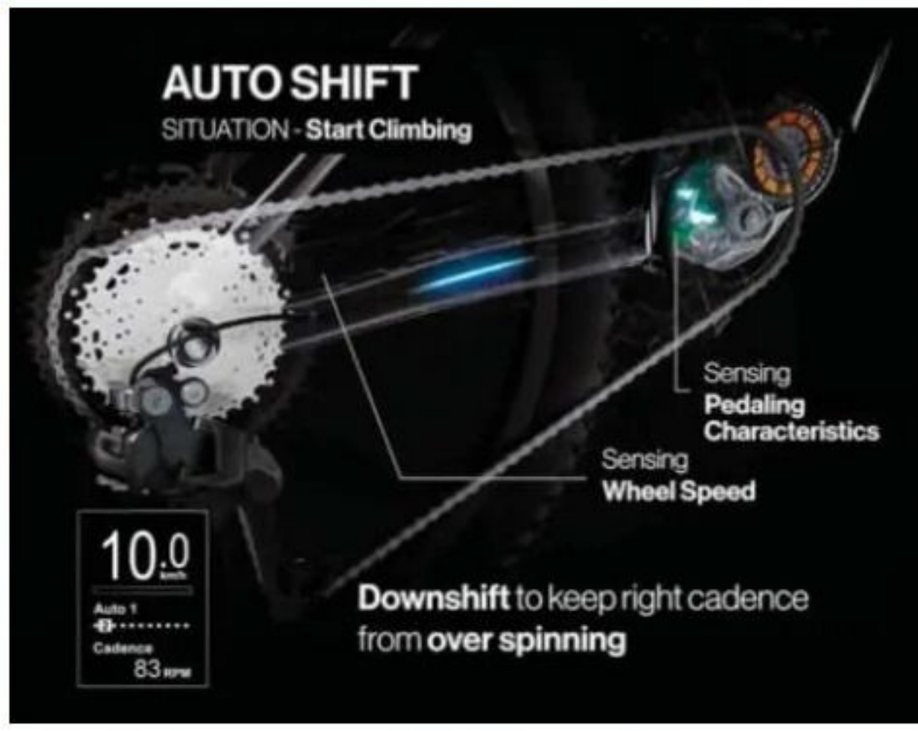
Lo segundo que podemos configurar es la Respuesta en Subida como lo ha llamado Shimano, que hace referencia a la estabilidad del desarrollo cuando mantenemos una cadencia. Esto afecta al tiempo que su Autoshif espera a realizar el cambio de marcha, pudiendo configurarse en cinco niveles entre una respuesta más rápida y otra más lenta. Para que se entienda mejor vamos a explicarlo con este otro ejemplo: lo llevas configurado con cadencia de 75 rpm pero vas pedaleando a 80 de forma sostenida –sin cambios en la velocidad- porque estas pedaleando en una subida que requiere pedalear ágil. Si lo has configurado de forma rápida, va a tardar muy poco en bajar un piñón para devolverte a las 75 rpm que tú les has dado como referencia, pero si lo has configurado muy estable va a mantener el piñón que llevas mucho más tiempo, hasta que tu cadencia varíe un poco más o hasta que el torque que aplicas y/o la velocidad que llevas también sufra altibajos.

En definitiva es un sistema intuitivo aunque algo complejo en cuanto a su algoritmo. Por eso llegar a conocer la configuración que más se adaptan a ti lleva su tiempo. Incluso sabiendo muy bien lo que buscas siempre te queda la sensación de que aún se puede afinar un poco más. Y cuando por fin has llegado a ese punto de mayor equilibrio, entonces sí te puedes olvidar del mando derecho prácticamente para siempre, o casi siempre. Lo malo es que si no somos usuarios a los que les guste mucho el ensayo-error y el complicarse con configuraciones, entonces es probable que no lo lleguemos a aprovechar al 100%.

***Dos perfiles de cambio automático diferentes** en Shimano y su menú de configuración:*



SI CAMBIAMOS DE FORMA MANUAL EN AMBAS MARCAS, LA CENTRALITA DA PRIORIDAD A NUESTRA ORDEN Y SE ANTEPONE AL ALGORITMO



EL TALLADO LINKLGIDE DE SHIMANO ES CRUCIAL PARA QUE EL CAMBIO SE PRODUZCA EN EL MOMENTO CLAVE

ASÍ FUNCIONA EL CAMBIO AUTOMÁTICO EN SRAM

El modelo de SRAM es más sencillo en todos los aspectos, tanto en las posibilidades de configuración como aparentemente en su funcionamiento interno. El Eagle PowerTrain se basa principalmente en la cadencia a la hora de tomar las decisiones, apoyado con los datos de nuestra velocidad.

De esta manera, cuando aumentamos el giro de las bielas el sistema determina que tiene que bajar piñón, mientras que si nuestra cadencia cae pues la respuesta sería subirlo para que no nos quedemos atrancados. Esto sería en casos perfectos, aunque el pedaleo y los caminos con obstáculos no siempre permiten esa perfección tan matemática.

Por eso la velocidad también es importante, y es el motivo por que SRAM en lugar de instalar un "simple" imán en el sensor de velocidad de la rueda trasera, ha instalado una pieza directamente sobre el disco con un total de seis imanes, consiguiendo una lectura más rápida y precisa. Puede suceder que aumentamos la cadencia porque la pendiente se relaja un poco, pero hay piedras y raíces que nos ralentizan, nuestra velocidad se mantiene e incluso cae un poco, y en ese caso en lugar de bajar un piñón que sería la respuesta lógica ante la cadencia más rápida, mantendría el que llevamos.

Lo que si podemos configurar en SRAM es la velocidad de cadencia a la que se produce el cambio de marchas. SRAM no te dice el número concreto de pedaladas por minuto, lo hace de una forma más esquemática para no saturarnos con números. Tenemos siete posiciones en total, marcadas con un "MID" como posición de partida, tres valores negativos y otros tres positivos. En los negativos el cambio se produce antes, con cadencias más bajas, mientras que en los positivos se espera a cadencias más altas. Con ellos podemos adaptar su funcionamiento a nuestro estilo de pedaleo o a las condiciones. Y lo mejor es que se hace de forma muy sencilla y rápida, en menos de 5 segundos cuando practicas un poco.

Sobre el terreno se observa que pedaleando con las posiciones positivas (+1, +2 y +3) nos da más margen hasta que sube o baja coronas, mientras que en las negativas (-1, -2 y -3) cambia con mucha más frecuencia y por tanto se acaban produciendo muchos más cambios de desarrollo. Con modos negativos cambia más veces, pero también es más probable que cambie antes de que nosotros queramos. Por eso conviene explorar con los 7 modos de ajuste. De hecho, en nuestra experiencia, es posible que incluso podamos usar varios modos durante la marcha, en el caso de este probador ha usado los positivos en subida –para llevar una cadencia ágil sin que el cambio sea invasivo- y los negativos en bajadas tipo especial de una carrera de Enduro –para que baje corona antes en las aceleraciones-.

El SRAM, al no ser tan personalizable como el Shimano y ser aparentemente más sencillo a la hora de tomar las decisiones, alcanza antes su límite de adaptabilidad. Y una vez alcanzado este va a requerir que sea el usuario el que necesite adaptar un poco su estilo para anticiparse a los cambios de marchas. Por ejemplo, aumentar la cadencia un poco antes de lo que lo haríamos habitualmente ante un escalón, para que no decida efectuar el cambio de marcha justo en el momento en el que paramos las bielas para colocar los pies y no golpear el escalón.

Si en el Shimano necesitamos tiempo para explorar sus posibilidades y ver qué nos conviene más, cosa que puede dilatarse mucho en el tiempo, en el SRAM lo necesitamos para aprender a anticiparnos a cómo funciona, aunque hay que reconocer que en unas tres rutas lo tienes controlado casi del todo.

AMBOS COMETEN FALLOS, PERO ES ALUCINANTE LO BIEN QUE FUNCIONAN EN GENERAL Y LAS POSIBILIDADES QUE PROMETEN DE CARA AL FUTURO

LAS TRANSMISIONES SRAM T-TYPE SE HAN DISEÑADO PARA TRABAJAR DE FORMA SINCRONIZADA CON EL EAGLE POWERTRAIN

AUTOSELECTIVO

SIN NI SIQUIERA DAR PEDALES
FREESHIFT Y COAST SHIFT

Aprovechando las posibilidades de estos motores y la electrónica, ambos sistemas tienen una función extra que al principio nos puede parecer un tanto "pijada", pero que cuando empiezas a acostumbrarte a ella te das cuenta de que puede llegar a ser hasta más útil aún que el propio cambio automático. Estamos hablando de que el cambio sube y baja piñones solo, mientras no damos pedales, para que cuando volvamos a girar las bielas tengamos engranado el desarrollo más lógico.

En Shimano se llama FreeShift y en SRAM Coast Shift, y funcionan prácticamente igual en ambos, dependiendo de la velocidad y de si está acelerando o frenando. ¿Y por qué decimos que puede ser muy útil? Cuando usas esta función, ya sea en una marca o en la otra, te das cuenta de que a la hora de la verdad hay muchas situaciones en las que necesitamos cambiar pero no podemos girar las bielas, bien porque el terreno es muy técnico y los pedales golpean con algo, o bien porque estamos girando con la bici inclinada y nuevamente el pedal chocharía con el suelo.

Imagina que vas bajando una pendiente muy empinada y técnica, vas rápido y con un piñón muy pequeño porque has venido como una moto, pero llegas a una curva muy cerrada y difícil. Tu trabajo en ese momento se centra en frenar y controlar la bici –entre piedras, escalones y raíces-, no puedes pedalear y por tanto no pues cambiar. Y cuando por fin sales de la curva llevas un piñón tan pequeño que no puedes casi ni pedalear. Y lo mismo nos pasa a veces en subida, y a veces tras superar un obstáculo vemos que vamos muy atrancados o con el molinillo. Estas situaciones desaparecen con el FreeShift y el Coast Shift, y te podemos adelantar que cuando cambias a otra bici que no lo tiene, lo echas mucho de menos, casi más que el propio cambio automático.

La principal diferencia entre los dos es que Shimano nos permite configurar una marcha de inicio para que, si estamos frenando la bici con vistas a detenernos, engrane el piñón que nosotros hemos configurado para volver a arrancar (por defecto es el quinto, el 26 dientes). Y así evitas volver a iniciar la marcha con un piñón demasiado pequeño o grande.

En SRAM no tenemos esta posibilidad.

	SHIMANO EP801 AUTOSHIFT	SRAM EAGLE POWERTRAIN AUTO SHIFT
Requiere transmisión específica	Si. Shimano Linkglide	Si. SRAM Transmission
Compatibilidad con grupos	XT Di2 (11 velocidades) CUES Di2 (10 y 11 velocidades)	XX Eagle Transmission X0 Eagle Transmission GX Eagle Transmission
N° velocidades	11	12
Rango casete	11-50	10-52
Mandos inalámbricos	No	Si
Cambio inalámbrico	No	Si. Alimentado por cable (puede funcionar con batería AXS)
Cambio automático basado en	Cadencia, velocidad y torque	Cadencia (el fabricante no especifica más)
Modos de cambio configurable	Si. En cadencia a la que cambia y respuesta en subida (estabilidad del desarrollo)	Si. En cadencia a la que cambia
Configurable con el mando	No. Solo a través de la App Shimano E-Tube	Si
Diferentes perfiles de uso	Si. Dos perfiles personalizables	No
Función de cambio sin pedalear	Si, FreeShift. Configurable en corona de arranque	Si, Coast Shift
Modo manual	Si, activación a través del mando	Si, activación a través del mando
Modo Override (prioridad uso pulsaciones manuales)	Sí, siempre	Sí, siempre

SI TUVIERA QUE ELEGIR...

¡Qué difícil tener que elegir! Cada uno tiene sus virtudes y sus hándicap, y en las conclusiones vamos a hablar solo del funcionamiento del cambio automático, nada respecto al funcionamiento de los motores y baterías ni de sus prestaciones (factor que influye mucho en la decisión, obvio).

Ninguno de los dos sistemas ha tenido un comportamiento perfecto en todo momento, ni el AutoShift (Shimano) ni el Auto Shift (SRAM). Ambos han fallado en su decisión de cambiar algunas veces (¡igual que fallamos las personas!) y si buscamos la perfección, en más de una ocasión hemos cambiado manualmente alguna corona. Dicho esto, es verdad que para ser la primera generación de cambios automáticos, es realmente alucinante lo bien que funcionan y las puertas que abren de cara al futuro.

Ninguna de las dos marcas explica con detalle qué factores exactamente intervienen en sus algoritmos a la hora de tomar las decisiones de cuándo y cuánto cambiar, y mucho menos cómo se relacionan entre ellos. Es verdad que Shimano habla de cadencia, torque y velocidad, y SRAM habla solo de cadencia. Nuestra experiencia con ellos nos ha mostrado que el Shimano es más ágil tomando la decisión y parece más predictivo, mientras que el SRAM es más plano, más a la espera de qué ocurre con nuestro pedaleo y nuestra velocidad (intrínsecamente relacionados). Esto reflejaría un poco lo que ocurre en esos algoritmos (qué palabra tan de moda...).

Por eso una de las principales diferencias que se aprecian entre estos dos Auto-Shift es la cantidad de cambios que hace cada uno en un mismo recorrido. El funcionamiento de las transmisiones T-Type de SRAM es algo más lento a la hora de mover la cadena que el Di2 de Shimano, y esto tiene consecuencias en cómo responde a nuestro pedaleo y a las condiciones. El SRAM es algo así como más reflexivo a la hora de cambiar: sube un piñón, se espera un poco "a ver qué pasa", sube otro piñón, se espera otro poco... En un mismo sendero técnico, por ejemplo de 500 m con subidas y bajadas, tenemos la sensación de que se producen en total menos cambios con el SRAM que con el Shimano. Al haber menos cantidad de cambios también es menos probable que se equivoque y que tenga que rectificar. El Shimano en cambio es cómo más "lanzado", a veces sube varios piñones a la vez y baja uno, o baja varios y sube uno rápidamente, tal y como lo hacemos muchos de nosotros de forma manual, aunque él lo hace más rápido que una persona y cuidando de sincronizarlo a la perfección con el giro del plato para no afectar a la suavidad o precisión.

Tanto en una como en otra marca, cuando presionamos el mando para cambiar voluntariamente y anticiparnos a la situación, o para corregir la decisión que ha tomado la centralita, nuestra orden tiene prioridad y por tanto el cambio se produce de forma totalmente normal y corriente. Es la función que ambas marcas llaman Override.

Y entonces... ¿con cuál de los dos te quedarías? La respuesta tiene un poco de trampa, porque va a depender del tipo de usuario que seamos. En caso de ser un biker experimentado, con muchos años a tus espaldas y con tus manías y vicios a la hora de cambiar, es cierto que el Shimano y su mayor capacidad de personalización y control de la forma en la que funciona, hace que se pueda ajustar mejor nuestras cualidades. Y en resumen, puede hacer que reproduzca casi a la perfección el momento justo en el que nosotros habríamos cambiado.

"EL SHIMANO REQUIERE TIEMPO PARA ADAPTARLO A NOSOTROS, EL SRAM REQUIERE TIEMPO EN ADAPTARNOS A ÉL"

El SRAM sin embargo es más escueto, realiza los cambios de una forma más parecida a cómo lo hace un usuario normal y corriente, menos "nivel experto". Por decirlo de una forma resumida, más "uno a uno" y sin arriesgar demasiado. Necesita algo de adaptación por nuestra parte para aprender sus límites. Su sencillez de todas maneras tiene algo que lo hace muy atractivo, es más transparente y en poco tiempo aprendes lo que hace y a predecir lo que va a hacer en todo momento, y eso hace que también nos guste mucho. Además el no llevar cables en el manillar siempre se agradece.

Luego, aparte, está el tema de los motores que hemos evitado profundizar. La mayor personalización del Shimano, con más modos de asistencia, frente al mayor esquematismo del SRAM, se asemeja cada uno mucho a cómo funciona el cambio automático de cada uno de ellos. Y todo ello por supuesto inclina la balanza en la decisión.

Y como anécdota antes de acabar: tal y como sucede hoy día con cualquier automatismo cuando te acostumbras a ello, al terminar esta prueba y volver a montar en bicis con cambio manual, en los 10-15 primeros minutos literalmente se te olvida que eres tú quien tiene que presionar botones y mover palancas, y te encuentras pedaleando con el mismo desarrollo todo el rato esperando que se cambie solo... Reflejo de hacia dónde va el futuro.

FOCUS RAVEN 8.9

PASARLO BIEN

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

FOCUS APUESTA DECIDIDAMENTE POR LA DIVERSIÓN EN LA REENCARNACIÓN DE SU RAVEN. PASAMOS DE UN XC ESTÁNDAR DE ANTERIORES VERSIONES A UNA BICI MÁS VERSÁTIL, MANEJABLE, CÓMODA Y RUTERA, ADEREZADA CON EL DETALLISMO AL QUE NOS TIENE ACOSTUMBRADOS LA MARCA ALEMANA.

BICIS CON TRASERA RÍGIDA PARA XC HAY MUCHAS. CASI TODAS LAS MARCAS TIENEN UNA. FOCUS TAMBIÉN TENÍA. Pero la marca alemana ha querido dar un paso de diferenciación, se ha alejado de las clásicas prestaciones que encontramos en las rígidas para rally y sus nuevas Raven, aunque la marca siga llamándolas "cross country", realmente son ahora bicis ruteras, divertidas, trail, son "otro rollo". La marca alemana ha querido y sabido diferenciarse con esta nueva bici, que encuentra un espacio distinto, y con todos los ingredientes conocidos de la marca: acabados exquisitos y mimo por los detalles. Seguro que ya te estás haciendo una idea de si esta es una bici para ti. Vamos a seguir investigando.

LA RAVEN ES UNA BICI MUY RUTERA, FÁCIL DE MANEJAR Y NOBLE

EL ECOSISTEMA

Si queremos seguir definiendo el terreno de juego en el que se sitúa la Raven también hay que diferenciarla de otro tipo de rígidas que encontramos en las tiendas, bicis como podría ser la Fuse de Specilaized, la Roscoe de Trek, o la Habit HT de Cannondale entre otras muchas, bicis decididamente trail, casi all mountain, en las que lo que importa sobre todas las cosas es divertirse bajando, con el tacto directo de una trasera rígida, bicis habitualmente

120mm	29"	Trail	11,750	3.599

TEXTO:
Miguel Lorenzo

FOTOS:
César Cabrera

FOCUS DE NUEVO NO DECEPCIONA CON UN EXQUISITO CUIDADO DE LOS DETALLES Y UNOS ACABADOS INTACHABLES

Lo mejor. La colección de detalles, soluciones y acabados marca de la casa.

A mejorar. Las ruedas son fiables pero un tanto pesadas.

LA GAMA RAVEN

3 MODELOS	DESDE 2.199€ RAVEN 8.7	RAVEN 8.8 (2.799€)	HASTA 3.599€ RAVEN 8.9

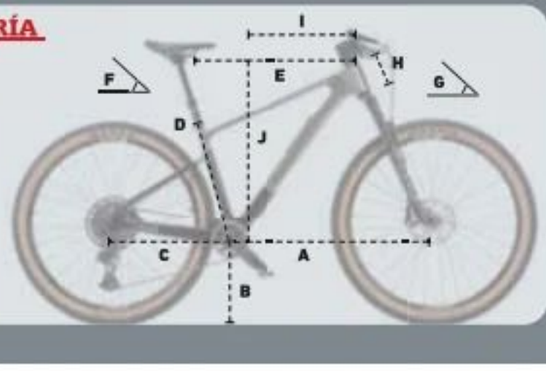
FICHA TÉCNICA

FOCUS RAVEN 8.9

[CUADRO] Fibra de carbono. **[HORQUILLA]** RockShox SID Select 29. 120 mm. **[PEDALIER]** SRAM GX Eagle. 32 dientes. **[CAMBIO]** SRAM GX Eagle. **[MANDO CAMBIO]** SRAM GX Eagle. **[CASETE]** SRAM GX Eagle 10-52. **[CADENA]** SRAM GX Eagle. **[FRENOS]** SRAM Level TLM. **[DIRECCIÓN]** Acros ZS56 integrada, reversible. **[POTENCIA]** Focus C.I.S. 2.0 aluminio. **[MANILLAR]** Aluminio 760 mm 9º. **[PUÑOS]** Lock-on. **[SILLÍN]** Selle Royal Groove SRX. **[TIJA SILLÍN]** Post Moderne telescópica 125 mm. **[RUEDAS]** DT Swiss X1900. **[NEUMÁTICOS]** Maxxis Rekon 2,4". **[PESO]** 11,750 Kg (talla M, sin pedales). **[TALLAS]** S, M, L y XL. **[PRECIO]** 3.599 €. **[+INFO] www.focus-bikes.com**

GEOMETRÍA

A: 1149
B: 300
C: 435
D: 440
E: 621
F: 74º
G: 67,5º
H: 100
I: 440
J: 632



{ **A:** Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vainas. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm }

de aluminio donde el peso y la capacidad de ascenso están supeditadas a la misión principal. La Raven tampoco es así. Y bien, entonces ¿cómo es la Raven? Esta bici es muy versátil. Aunque no es una especialista, puede perfectamente acompañarte en un maratón, y también está bien dotada, con tija telescópica y horquilla de 120 mm, para pasar rápido por los senderos y las bajadas y hacernos disfrutar mucho. Pero si tuviéramos que decantarnos por un sólo adjetivo: es una rutera empedernida, perfecta para conseguir que los tracks que carguemos en el GPS se conviertan en grandes experiencias. ¿Y en qué parte de su ficha técnica encontramos la explicación a este carácter? Ya hemos hablado de dos aspectos importantes, la tija telescópica, de 125 mm de recorrido en la talla M probada (125 mm también en la S, 150 mm en talla L y nada menos que 170 mm en talla XL), y los 120 mm. altamente personalizables que ofrece la horquilla RockShox SID en su versión Select+. Pero seguramente el aspecto más destacable lo encontramos en la geometría de este nuevo diseño Raven. La bici nos coloca en una posición más cómoda que agresiva, incluso,

1> Tirantes bajos, una tendencia que en teoría aumenta la flexión y comodidad, aunque eso es difícil apreciarlo. Hay buena claridad de paso de rueda, incluso con los anchos neumáticos de serie de 2,4".

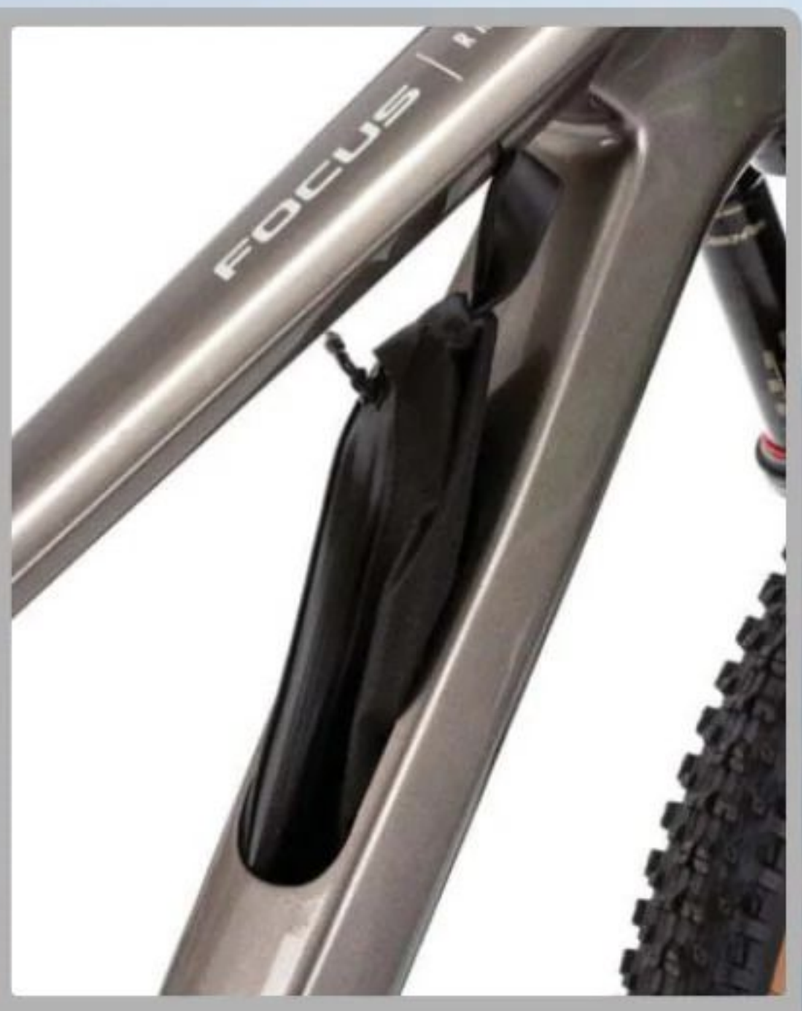
2> Los cables desaparecen bajo la potencia y tenemos varios espaciadores para conseguir la altura de manillar deseada. Una vez la tengas habrá que cortar el tubo de dirección a medida para mantener toda esta estética integrada.

3> Además de muy bien integrada, la dirección nos permite un ajuste a dos posiciones, para conseguir un ángulo de 67,5 o 66,5 grados. Si somos mínimamente habilidosos podremos hacer el cambio sin problemas nosotros mismos.

4> En las ruedas ha primado la solidez y prestaciones, descuidando un poco el peso. La anchura interna de 25 mm combinada con los neumáticos de 2,,4" no permitirá bajar tanto la presión como si fueran de 30 mm. De serie vienen montadas cámaras, pero las ruedas son Tubeless Ready.

5> Pedalier roscado y transmisión SRAM GX al completo, incluyendo pedalier DUB.

6> La tija telescópica es innegociable en la filosofía de la Raven. El recorrido es variado según tallas llegando nada menos que a los 170 mm. en la talla XL



EL DETALLE

LLÉVALO DENTRO> Este es un ejemplo de esos detalles que tanto nos gustan de esta bici. El almacenamiento interno I.C.S. es accesible simplemente pulsando el botón que ves en la parte superior. Con ello soltamos la cubierta de plástico y accedemos a la bolsa de tela interior que, evitando traqueteos y ruidos (la bici en general es muy silenciosa), nos capacita perfectamente para introducir, por ejemplo, una cámara y recambios necesarios para reparar un pinchazo, o bien las multiherramientas que desees. Con este acceso también facilitamos las labores de mantenimiento en relación con el cableado interno.

tal como hicimos, si bajamos la potencia todo lo que nos permiten los espaciadores de la dirección. El pedalier bajo nos integra en la bici. Vamos "dentro", no encima de ella. Subiendo la bici invita a mantener un ritmo constante y sentado, más que con acelerones y de pie, y al bajar o afrontar trialeras, bajamos la tija y estamos en una posición de mucho control y seguridad. Uno de los puntos clave de esta bici es la posibilidad de modificar el ángulo de dirección. De serie la bici nos vino montada con la posición más vertical, y montamos así un par de días. Una vez seleccionamos un grado menos de ángulo a nosotros se nos alegró la cara, ganamos confianza y seguridad sin perder demasiada agilidad, y ya no quisimos volver a cambiarlo. Otro de los periféricos que refuerza el carácter de esta bici son los neumáticos. Los Maxis Rekon (ojo, no los Rekon Race), con refuerzo EXO y en 2,4", nos dan mucha confianza en distinto tipo de terrenos, desde roca a sendero y camino seco o hidratado. Se combinan con unas ruedas DT Swiss 1900. Nada que decir de la calidad y acabados de llanta y bujes, aunque esta combinación resulta un poco pesada, lastrando un poco el peso global de la bici hasta acercarnos a los 12 kg. No es una inversión barata, pero tal vez empezaríamos las futuras mejoras por aquí, ya simplemente con la versión más ligera de DT en aluminio, las 1700, ganaríamos casi 200 g. El grupo SRAM, además de la horquilla RockShox SID, también aporta la transmisión y frenada al completo. Intachable funcionamiento, tanto de la transmisión SRAM GX (con una acertada combinación de desarrollos, plato de 32 y casete de 52 dientes), como de los frenos Level TLM, con discos de 180 mm delante y 160 mm detrás. Focus apuesta por Fox y Shimano en su montaje intermedio 8.8 y de nuevo por SRAM, con su grupo SX, en la opcion más económica, 8.7, con la que, por poco más de 2.000 euros, ya podremos acceder a los estupendos acabados y la calidad de construcción de este cuadro de carbono y sus ingeniosas y eficaces soluciones en equipamiento y versatilidad de uso. Marca de la casa. ○○

INGENIOSAS Y EFICACES SOLUCIONES QUE PODREMOS DISFRUTAR EN CADA UNO DE LOS TRES MONTAJES DISPONIBLES

BERRIA CAYMAN

MUERDE

BERRIA DA UN GRAN PASO EN SU GAMA EBIKE CON SU PRIMERA BICI EQUIPADA CON BOSCH. LA CAYMAN ESTÁ PENSADA PARA SER UNA TOP VENTAS, CON CUADRO DE ALUMINIO, GEOMETRÍA TRAIL ÁGIL, MOTOR BOSCH Y BATERÍA DE 750WH

LAS MAKO HYBRID GT Y HYBRID HP YA EXISTENTES EN EL ABANICO DE BICIS ELÉCTRICAS DE DOBLE SUSPENSIÓN DE BERRIA SE ACABA DE SUMAR UN NUEVO MODELO, ESTE CAYMAN. Mientras las GT usan motor Polini y las HP recurren a la marca Bafang, esta nueva plataforma, que tiene muchas coincidencias pero también diferencias importantes con la HP, utiliza toda la motorización de Bosch en su máximo exponente, con el motor Performance Line CX Gen 4 y con su batería de 750 Wh. Se trata de la primera eMTB de Berria desarrollada para el motor alemán y todos sus periféricos, con lo que teniendo en cuenta la gran demanda y aceptación que posee en el mercado, no cabe duda alguna de que la Cayman está destinada a convertirse en toda una superventas dentro de la marca y de su segmento.

Estamos hablando de una bici All Mountain con 150 mm de recorrido en la parte delantera y con un recorrido trasero de 148 mm, ruedas de 29" y una geometría moderna y ágil con posibilidad de modificarla mediante Flip-Chip -ubicado entre tirantes y vainas-, una bici que presume de una gran polivalencia.

BERRIA SACA AL MERCADO UN ÚNICO MONTAJE CAYMAN, DE GAMA MEDIA, DE PRECIO CONTENIDO Y DONDE EL PESO JUEGA UN PAPEL SECUNDARIO

CUADRO DE ALUMINIO

Para este modelo de bici encaminada a cubrir un gran abanico de posibles usuarios, Berria ha confiado en el aluminio para poder llegar a más bolsillos y lograr que acceder a lo mejor de Bosch no suponga un desembolso

148 mm	148 mm	29"	All Mountain	750WH	85Nm	27,290	5.799

TEXTO: Héctor Ruiz

FOTOS: César Cabrera

1

2

3

4

5

astronómico. Aunque esto en Berria no significa que sea un cuadro inferior en cuanto a prestaciones. Se ha trabajado mucho a nivel de procesos de producción, y cuenta con unos tubos de aluminio 6061-T6 con un triple conificado interno y a los que se les ha dado forma mediante hidroformado, y con una estética final muy limpia gracias a las soldaduras pulidas. Además en las zonas más complejas como las que rodean al motor y los puntos de anclaje del basculante junto a éste se ha recurrido a una tecnología llamada PCP o Precision Casting Process en inglés y que se basa en la fundición del aluminio a través de moldes de alta presión, lo que según Berria les permite hacer más resistentes estas formas más enrevesadas y en definitiva, en las que es más difícil lograr un resultado de precisión.
Otra característica constructiva del nuevo cuadro es que se ha optado por una batería totalmente integrada en el tubo diagonal en lugar de una extraíble de forma lateral, de manera que además de una mayor limpieza estética se logra una construcción más rígida y robusta del triángulo delantero.
El tubo diagonal y el tubo superior se unen delante en una pipa de dirección con unas dimensiones muy grandes y llamativas, con un objetivo más que obvio de darle mucha rigidez a esta zona tan crítica como es la dirección, con unos rodamientos muy grandes de 1,8".

En la dirección también encontramos el cableado interno ICS y el bloqueo de giro Block Lock con +- 60º. Todos los puntos de giro cuentan con rodamientos de bolas para resistir muy bien a las cargas a las

1> Set de suspensiones RockShox, con horquilla RL 35 y amortiguador Deluxe Select+ en posición invertida.

2> Cuatro pistones en los frenos SRAM DB8, aunque en un contexto en el que la ligereza no es prioridad nos hubiera gustado un disco trasero de 200 mm en lugar de 180.

3> Cableado. En la pipa hay cableado interno ICS.

4> Flip chip. Podemos elegir entre dos posiciones y geometrías.

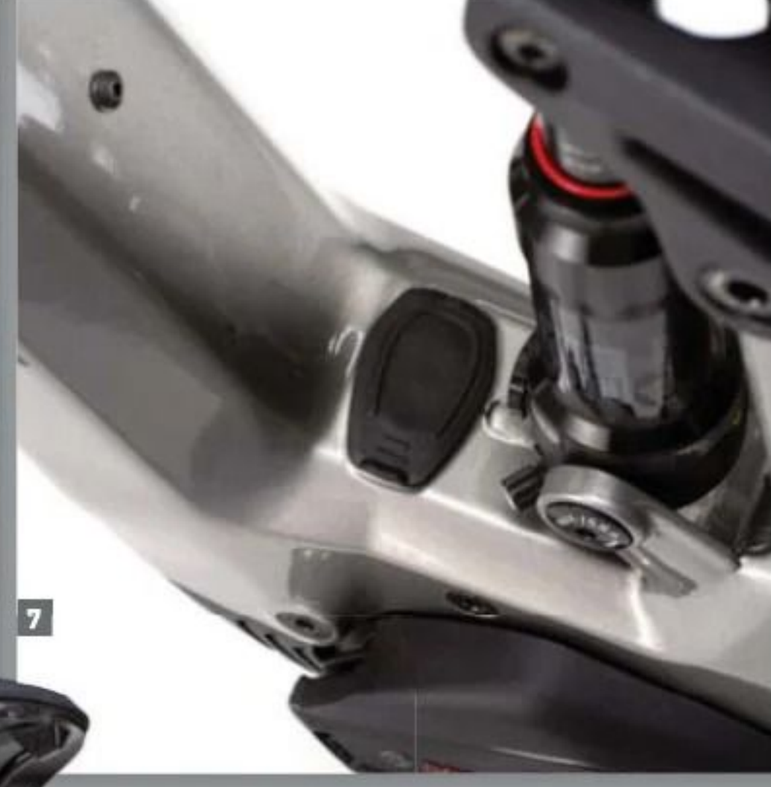
5> SRAM NX, se apuesta por un grupo asequible de SRAM como parte de un montaje para dar acceso al sistema Bosch a un precio no exorbitante.

6> Cuadro de mandos, el selector Bosch para los modos de asistencia es inalámbrico, la leva de la tija Tranz-X es cómoda y se integra bien.

7> Punto de carga. De fácil acceso para la carga de batería.

EL CUADRO ESTÁ CONSTRUÍDO EN ALUMINIO 6061-T6 CON TRIPLE CONIFICADO Y TÉCNICAS DE HIDROFORMADO

6


7

Lo mejor. Excelente precio. Motor Bosch y autonomía.

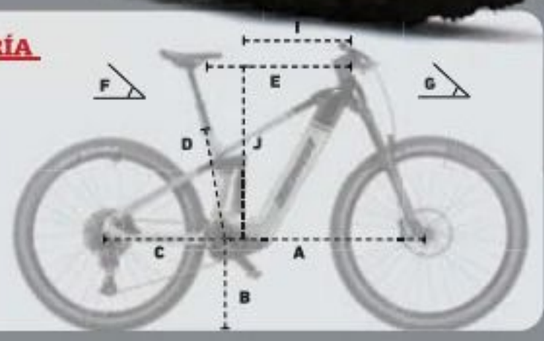
A mejorar. Poco recorrido de tija telescópica, 125 mm. Hubiéramos preferido mayor diámetro del disco de freno trasero.

FICHATÉCNICA

[CUADRO] Aluminio 6061 T6. amortiguador RockShox Deluxe Select+. **[AMORTIGUADOR]** RockShox Deluxe Select+. **[HORQUILLA]** RockShox RL 35 150 mm. **[MOTOR]** Bosch Performance Line CX Gen4. **[BATERÍA]** Bosch Power Tube 750Wh. **[DISPLAY]** Bosch System Controller. **[PEDALIER]** FSA CK 220 34 dientes 165 mm. **[CAMBIO]** SRAM NX. **[MANDO CAMBIO]** SRAM NX. **[CASSETE]** SRAM NX 11-50. **[CADENA]** SRAM SX. **[FRENOS]** SRAM DB8 200/180 mm. **[POTENCIA]** Avan Force AV3. **[MANILLAR]** Avan Force AF3 Trail. **[SILLÍN]** Essax Era. **[TIJA SILLÍN]** Tranz-X JD YSPJL 125 mm. **[RUEDAS]** Fulcrum E-Metal 700 29" TR. **[NEUMÁTICOS]** Vittoria Barzo/Agarro TNT 29x2,6". **[PESO]** 27,290 Kg. **[TALLAS]** S, M y L. **[PRECIO]** 5.799 €. **[+INFO] berriabikes.com**

GEOMETRÍA

A: 1246
B: 345
C: 450
D: 440
E: 603
F: 77,8º
G: 65,3º
I: 477
J: 635



{ **A:** Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vainas. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm }

“EL ÁNGULO DE DIRECCIÓN DE 65,3º EN SU POSICIÓN MÁS LANZADA DA MUCHA CONFIANZA EN LOS DESCENSOS.”

que está sometida la unión entre basculante y triángulo delantero y, de paso, ofrecer una suavidad muy alta. De hecho, lo hemos comprobado fácilmente al quitar presión al amortiguador y ver cómo basta poner un poco de peso -apoyando la mano por ejemplo- sobre la bici y hacer comprimirse los primeros centímetros del sistema de suspensión sin esfuerzo alguno. Y un último detalle es que la Cayman lleva el imán de velocidad de la rueda integrado en su propia válvula, de manera que no necesita llevar un sensor hasta la puntera y se ahorran ese cable extra y su alojamiento, gracias a que el propio Bosch integra el sensor en su propia estructura.

RUTERA POR NATURALEZA

Berria ha jugado en el equilibrio entre una geometría moderna y lanzada y la polivalencia, motivo por el que vemos una bici un tanto larga de longitud pero no es excesiva en materia de ángulos ni requiere que seamos pilotos de DH para controlarla debidamente. Estamos ante una geometría Trail-All Mountain con un triángulo más bien espacioso y generoso en dimensiones, con un Reach de 477 mm en la talla M probada, pero que a la hora de pedalear con ella y desenvolvernos en sendas reviradas se controla bien gracias a un tubo de sillín muy vertical de casi 78º (77,8º) y que nos coloca con el peso muy centrado y bien colocado entre las dos ruedas. El Flip Chip nos permite elegir por tanto entre dos geometrías, la que en Berria han bautizado como Touring, más lanzada y que nos da más estabilidad y aplomo en las bajadas y además afecta también al recorrido trasero, recortándose por motivos de cinemática a 143 mm. Esta descripción ya justifica hacia quién va dirigida la configuración Touring. Y luego está la geometría que han llamado Sport, con unos ángulos 0,4 grados más verticales y un pedalier 5 mm más alto además de modificar el recorrido trasero aumentándolo hasta 148 mm, por tanto, una bici con unas reacciones algo más rápidas y que permite pedalear algo más ágil. Esta segunda sería la opción para usuarios que busquen algo más de reactividad en el pedaleo y también si hacemos rutas por sendas con mucha roca o escalón, tipo alpinas, ya que tenemos "más aire" bajo la bici para evitar golpear bielas e incluso el motor. Nosotros hemos probado sobre todo la bici en la posición más relajada, la Touring, y quizás sea la que más encaja con el concepto de esta bici, ya que con el recorrido de suspensiones que tiene, el aplomo general y también con el comportamiento de la suspensión trasera, llevar sus ángulos hacia el lado más bajador siempre nos parece una buena idea en una bici con este potencial.

Su sistema de suspensión, ya que he hecho alusión a él, tiene un comportamiento en líneas generales progresivo, lo que nos dice que va a darnos una buena estabilidad cuando lleguen los impactos más grandes, y además tiene una primera parte ligeramente regresiva, hasta el punto de sag más o menos. Gracias a esto la sensibilidad al inicio del recorrido es muy buena y también la tracción en pendientes muy inclinadas o en subidas técnicas. ○○

DETALLES

LLEVA BATERÍA DESLIZABLE>

Una Bosch Power Tube de 750 Wh, podemos desmontarla por la parte inferior del tubo diagonal, para mecánicas o mantenimiento, retirando esta tapa.

DISPLAY BOSCH>

Integrado en el tubo superior y con la información y acceso esenciales.

PRESENTACIÓN SCOTT RANSOM 2024

13-16/11/2023. SANTA COLOMA DE FARNES (GIRONA)

CON LOS CAMBIOS EN LOS RECORRIDOS Y EN EL TIPO DE USO QUE LAS BICIS MÁS AGRESIVAS ESTÁN EXPERIMENTANDO, Y RESPETANDO LAS NUEVAS DEMANDAS DE LOS BIKERS, LA RANSOM SE REINVENTA PARA SEGUIR LIDERANDO EL SEGMENTO. PERO, ¿QUÉ SEGMENTO ES ESTE EN ESTOS NUEVOS TIEMPOS?

REINVENTANDO LA CATEGORÍA R

TEXTO: Alexandre Silva

FOTOS: Scott Sports

RECIBIMOS LA INVITACIÓN DE SCOTT PARA PARTICIPAR EN ESTA PRESENTACIÓN CON MUCHAS GANAS. No solo porque era en un lugar donde ya conocíamos algunos senderos, sino también porque sería un reencuentro con dos nombres conocidos, Ransom y Voltage, ¡pero eso era todo! Todo lo demás era desconocido. ¿Qué tipo de bicicletas son? ¿Qué nuevas tecnologías traen consigo? ¿Cómo se posicionan en la gama? Aunque fueron presentadas al mismo tiempo, por ahora solo podemos hablar de la Ransom. La Voltage e-ride (ya estamos revelando un poco con el nombre de la bicicleta) se mantendrá en secreto hasta finales de febrero, así que esta presentación se centrará en la nueva Ransom.

¿DÓNDE SE ENCUENTRA LA RANSOM?

Quien está familiarizado con el tema, especialmente en lo que respecta a bicis más versátiles, conoce perfectamente la Ransom. Cuando fue lanzada introdujo una serie de tecnologías y funciones que la convirtieron en una referencia en el segmento. En resumen, siempre fue una bicicleta que se destacó entre sus competidoras. Y ese sigue siendo uno de los objetivos. Pero por lo demás, muchas cosas han cambiado. Comenzando por el propio deporte. Hoy en día, las bicis de XC tienen geometría de trail y las de trail tienen geometría de enduro, y así sucesivamente. Basta mirar la gama de Scott: la Spark hoy puede volar por senderos que eran impensables para la primera generación. La Genius, revisada para la colección de 2023, ahora se posiciona mucho más cerca de un uso enduro que de trail. Y esta evolución ha sido generalizada a todas las marcas. Con la Genius y, sobre todo, la Genius ST asumiéndose prácticamente como una enduro, con sus 160 mm de recorrido delantero, neumáticos 2.6, ángulo de dirección de 64 mm y discos de 200/180 mm, la Ransom estaba amenazada y demasiado cercana en concepto. Y eso fue una "motivación" para redefinir la nueva Ransom, creando una plataforma completamente nueva, mezclando conceptos probados recientemente en la marca con nuevas tecnologías y soluciones, resultando en un paquete que mantiene el carisma y la distinción que introdujo la Ransom original. En resumen, la nueva Ransom es ahora una Super Enduro, con 170 mm de recorrido en ambas ruedas, con una geometría que hasta hace poco estaba reservada para bicis de DH, pero con una versatilidad increíble, sintiéndose cómoda tanto en descensos más brutales como en ascensos que nos llevan de vuelta arriba y todo lo que hay en medio... Pero ya llegaremos a eso... En la base de estos cambios está lo que Scott interpreta como el nuevo Enduro. El deporte ha evolucionado, los senderos también, y las bicicletas inicialmente creadas para Enduro ahora son limitadas para las nuevas demandas.

EXCLUSIVA

HOJA EN BLANCO

La nueva Ransom sigue la línea estética de la Spark y la Genius, con el amortiguador oculto, pero todo lo demás es diferente. Comenzando por el propio amortiguador que está colocado horizontalmente, mientras que en las otras "hermanas" está verticalmente. Luego, estrena un intrincado sistema de suspensión trasera con 7 puntos de rotación, más adaptado al tipo de uso y recorrido de este modelo. Y solo con estas dos diferencias ya tenemos aquí muchos detalles que tuvieron que ser repensados y diseñados específicamente para acomodar estas dos situaciones. Luego, tenemos otra serie de detalles y tecnologías de las que ahora hablamos...

Aunque el diseño determine el resultado final, debe aplicarse con ángulos y medidas

que permitan que esta Ransom sea lo que los ciclistas piden y el deporte requiere. La palabra clave es versatilidad. Por lo tanto, la geometría debe ser segura en descensos, rápida en zonas sinuosas y facilitar ese proceso que menos nos gusta: ¡subir! El ángulo del tubo de sillín es más vertical (77,2°) para mejorar la posición de pedaleo. El ángulo de dirección es más abierto y la distancia entre ejes es mayor para una mayor estabilidad. El cuadro permite alojar tijas telescópicas con un recorrido de 140 a 210 mm (según el tamaño del cuadro). Aunque viene de serie con ruedas de 29", permite configuración mullet, teniendo para ello un flip chip en las vainas inferiores. La caja de dirección es ajustable entre 63.8 o 65° de ángulo o fija en 64.4°.

MANTENIENDO LA VERSATILIDAD

Todas las marcas quieren que sus modelos sean o hagan siempre un poco más de lo que parece posible. Y Scott no es una excepción, de hecho, es una de las marcas que más se esfuerza en tener una gran versatilidad de uso en todos sus modelos de suspensión total. La Ransom no es una excepción y, por lo tanto, cuenta con el famoso mando en el lado izquierdo con tres modos, que controla la suspensión trasera (y la tija telescópica). Los modos disponibles se llaman Climb, Ramp Control y Descend. El Climb no es un bloqueo total, pero se acerca, permite casi tener la sensación de estar subiendo en una bicicleta de XC cuyo amortiguador solo funciona si las irregularidades así lo justifican, pero con buena sensibilidad. El modo intermedio ya ofrece mucha comodidad, siendo más activo en la lectura del terreno y se puede usar incluso sin subir, por ejemplo, en terrenos irregulares en plano o incluso en descensos cuando necesitamos agilidad y los impactos no justifican tener los 170 mm de recorrido y la sensibilidad máxima que tenemos en el modo "abierto".

PRESTACIONES DE DH CON POLIVALENCIA ENDURO ¿LO CONSIGUE?

ÁGIL Y DIVERTIDA

Con números tan exagerados (recorrido, neumáticos, ancho de llanta, etc.), asumimos que estamos frente a una bici pesada. Según la marca, y sin el kit de herramientas, la versión tope de gama de la Ransom pesará un poco más de 15 kg. Por supuesto, con pedales y posibles "extras", fácilmente llegará a los 16 kg. Pero aquí el peso no es lo más importante. Lo importante es cómo se siente ese peso en ambas direcciones de la montaña (subiendo y bajando). Comenzando con la ayuda de la gravedad y resumiendo el comportamiento de la Ransom, estamos delante de una mini DH. ¿Y por qué? Antes que nada, "mini" en peso porque además de "elegantes", estos 16 kg tampoco se sienten al bajar porque la agilidad es una de las cualidades de esta Ransom. Es cierto que la longitud o los ángulos en teoría benefician más a la estabilidad, pero la verdad es que, junto con la estabilidad, se logró una agilidad al nivel de algunas bicicletas de trail. El gran responsable es el centro de gravedad, muy bajo, ya que además de que el amortiguador está lo más bajo posible, también es en esta zona donde el cuadro está más reforzado y donde se encuentran los elementos más robustos de la suspensión trasera. Claro que la agilidad está dependiente de la rigidez del conjunto. Y en ese aspecto, Scott hizo un trabajo notable, ya que no solo a nivel del cuadro sino también de las ruedas, todo se estudió para conferir el máximo de rigidez sin "arruinar" la sensación de control y el margen de error por parte del piloto. Es decir, logramos que esta rigidez se traduzca en cambios rápidos de dirección, ayudados por el bajo centro de gravedad, pero sin hacer que la conducción sea demasiado rígida o poco natural. De hecho, la Ransom se puede configurar para Mullet, pero con la agilidad que presenta en la configuración original con ambas ruedas de 29", no será necesario para muchos de nosotros explorar esa opción.

Y todo funciona armoniosamente, también las suspensiones. De la parte delantera no hace falta hablar mucho porque Fox no necesita presentación. La versión que probamos era la 38 Factory con Grip 2 y Kashima, con una precisión notable y un comportamiento ejemplar tan pronto como la adaptamos al terreno. Detrás, tenemos un sistema completamente nuevo pero donde lo importante no es tanto la configuración o la estética sino el comportamiento que aporta. Y aquí Scott vuelve a no dejar sus créditos en manos ajenas. Los objetivos eran varios y se cumplieron.

SORPRENDENTE COMO SUBE

Al subir, contamos con varias "ayudas". Además de los tres modos del amortiguador, tenemos el funcionamiento del sistema 6-link. Y en una bici como esta, la prioridad tampoco es el rendimiento al subir. Pero aún así, los ingenieros se aseguraron de encontrar un compromiso entre todo. En la práctica, podemos abordar una subida de 3 maneras, aunque no recomiendo la tercera. Primero, utilizando el modo Climb en el amortiguador, controlable por la palanca en el lado izquierdo del manillar. Este es el modo a utilizar cuando queremos llegar lo más rápido posi-

LLENA DE DETALLES. Se espera que un modelo nuevo aporte nuevas soluciones o alguna ventaja adicional. Y esta Scott cuenta con varias soluciones para ello. Por ejemplo, dentro del compartimento del amortiguador, hay guías para que los cables nunca interfieran con el movimiento del amortiguador. La tapa del compartimento sirve como protección y almacenamiento para una herramienta. Junto al eje pedalier, en el pivote principal, tenemos un indicador de SAG que facilita el ajuste del amortiguador y nos permite controlar periódicamente si la presión de aire sigue siendo la correcta. Dentro del tubo diagonal del cuadro tenemos un sistema de almacenamiento, el Syncros Matchbox, que incluye una cámara de aire, desmontables y un cortacadenas. Y en los extremos del manillar, cuenta con plugs tubeless y la aguja de instalación respectiva.

ble arriba independientemente del terreno. A diferencia de la Spark o incluso de la Genius, donde es mejor usar este primer modo sólo en superficies lisas, en el caso de esta Ransom, incluso con un terreno bastante irregular, podemos aplicar fuerza a los pedales sin perder tracción. Es un modo de recorrido reducido y amortiguación muy controlada, pero que permite una buena lectura del terreno: más activo que sus hermanas. De hecho, subiendo no se nota mucha diferencia con el siguiente modo, que la marca ha llamado Ramp Control. Y si en la Spark (principalmente, pero también un poco en la Genius) este modo intermedio sigue siendo muy útil para subir, aquí en la Ransom diría que casi no es necesario por las razones ya mencionadas. Recomiendo subir con este modo solo en terrenos muy rotos. También podríamos subir con el amortiguador completamente "abierto", y aun así el bombeo de la suspensión no es muy notable, lo que demuestra la excelencia de este sistema, junto con el ángulo muy vertical del tubo del sillín, que facilita mucho la pedaleada incluso sin estar en los modos adecuados del amortiguador.
En resumen, incluso si te olvidas de seleccio-

Opciones suficientes: La Gama Ransom

Como es característico de la marca, hay varias versiones, totalmente o "parcialmente" en carbono, para hombre y mujer. Esta es la gama Ransom 2024:

900 RC> Cuadro carbono HMX (full carbon); Horquilla Fox Float 38 Factory Grip 2 Kashima; amortiguador Fox Float X Nude Factory Evol Kashima; Cambio SRAM X0 Transmission Eagle AXS; Frenos SRAM Code Ultimate Stealth Discos 200mm; Ruedas Race Face Turbine R 30. Peso aproximado: 15.2kg (tubeless y sin kit matchbox).

910> Cuadro carbono HMF (triángulo trasero alu); Horquilla Fox Float 38 Performance Elite Grip 2; amortiguador Fox Float X Nude Evol; Cambio SRAM Transmission GX Eagle AXS; Frenos SRAM Code RSC Stealth Discos 200mm; Ruedas Syncros Revelstoke 2.0. Peso aproximado: 15.7kg (tubeless y sin kit matchbox).

920> Cuadro carbono HMF (triángulo trasero alu); Horquilla RockShox Zeb Select+ Charger 3; amortiguador Fox Float X Nude Evol; Cambio SRAM NX Eagle; Frenos SRAM DB8 Discos 200mm; Ruedas Syncros Revelstoke 2.5 . Peso aproximado: 16.4kg (tubeless y sin kit matchbox).

930> Cuadro carbono HMF (triángulo trasero alu); Horquilla RockShox Domain R Solo Air; amortiguador Fox Float X Nude Evol; Cambio Shimano Deore RD M6100; Frenos Shimano MT520 4 Piston Discos 203mm; Ruedas Syncros X-30S com cubos Formula CL. Peso aproximado: 16.7kg (tubeless y sin kit matchbox).

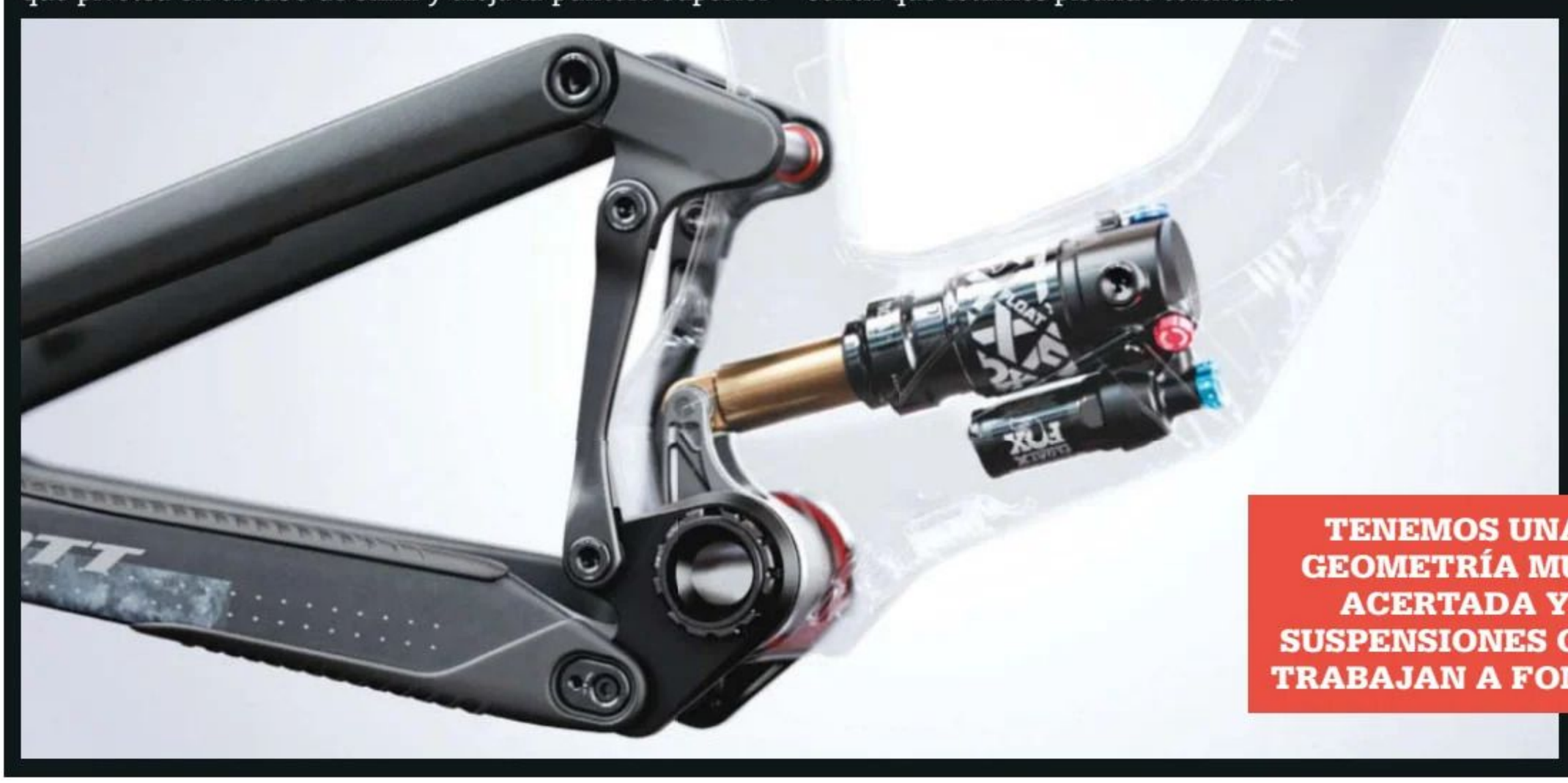
Contessa 910> Cuadro carbono HMF (triángulo trasero alu); Horquilla Fox Float 38 Performance Elite Grip 2; amortiguador Fox Float X Nude Evol; Cambio SRAM Transmission GX Eagle AXS; Frenos SRAM Code RSC Stealth Discos 200mm; Ruedas Syncros Revelstoke 2.0. Peso aproximado: 15.7kg (tubeless y sin kit matchbox).

Un sistema complejo

Y TOTALMENTE NUEVO

Para aprovechar al máximo los 170 mm de recorrido y al mismo tiempo lograr la máxima progresividad y un anti-squat ajustado, Scott se sumergió en múltiples estudios hasta llegar a un diseño con 6 pivotes (7 si contamos con el punto de rotación encima del eje de la rueda trasera). A este sistema, la marca simplemente lo llama 6-link Kinematic y dice que combina lo mejor de varios mundos. El elemento más interesante es el tirante vertical, detrás del tubo de sillín, que al ser empujado hacia arriba (cuando la suspensión se comprime), actuará sobre otro tirante que pivotea en el tubo de sillín y aleja la puntera superior

en una trayectoria muy propia. Vimos el sistema funcionar, sin amortiguador, y estábamos como niños mirando algo fascinante como el interior de un reloj suizo. Es difícil de explicar con palabras, pero para aquellos que montan en la Ransom, lo que más importa es lo que este sistema logra hacer. Y eso, según la marca, es una capacidad para absorber todos los impactos, desde el más pequeño (con sensibilidad) hasta el mayor (con progresividad y control), mientras se mantiene estable en zonas menos irregulares, aportando apoyo y agilidad, y terminando con poco movimiento no deseado cuando queremos subir o acelerar sin sentir que estamos pisando colchones.



TENEMOS UNA GEOMETRÍA MUY ACERTADA Y SUSPENSIONES QUE TRABAJAN A FONDO

nar el modo indicado, siempre puedes volver arriba con relativa eficacia, sea cual sea el modo. Pero, obviamente, será preferible usar Climb, ya sea en un tono relajado o a un ritmo propio de rallye. La verdad es que al subir no tenemos la percepción de estar en una bicicleta con tanto recorrido y con tanta capacidad para bajar. Solo la posición de conducción un poco elevada y las ruedas exageradamente grandes delatan eso. Durante la presentación, muchos periodistas eligieron e-bikes para el recorrido, pero la Ransom es tan divertida bajando y tan eficaz subiendo que no me importó hacer algunas vueltas extra con ella.

¿LÍMITES MARCADOS?

Cuando empezamos a bajar con la Ransom, ya empieza a ser difícil entender el tipo de bici en la que estamos montando. Por un lado, la ligereza y agilidad de una trail, por otro, las capacidades "extremas" de una bicicleta que casi coquetea con el DH. Esto es un poco el ADN de la Ransom, una bici que en 2006 salió al mercado con una gran amplitud de uso, siendo muy ligera en esa época para una bici con 160 mm de recorrido y teniendo límites de uso muy amplios tanto para subir como para bajar. Esta nueva generación, que comparte poco o nada con la primera, mantiene ese espíritu, pero eleva las capacidades extremas a otro nivel. En la presentación a la prensa, nos obsequiaron con decenas de senderos en la zona de Santa Coloma de Farners, no muy lejos de Barcelona. Con la ausencia de lluvia, los senderos estaban bastante secos y polvorientos, con zonas de arena suelta. Algunos más inclinados que otros, algunos más fáciles y otros con más raíces de las necesarias. En resumen, mucha variedad, donde solo faltaba el barro. Y como ya había montado en esa zona y conocía bastante bien dos de los senderos, elegí esos mismos para el bautizo de vuelo con la Ransom, aprovechando para conocer la máquina y hacer pequeños ajustes complementarios a los que habíamos hecho en el garaje.

Desde el principio, fue evidente la agilidad que mencioné anteriormente, con la Ransom entrando y saliendo bien de las curvas, a pesar de su larga distancia entre ejes. La configuración del manillar y la posición adelantada que asumimos en la bici ayudan en eso. Uno de los cambios que hice de inmediato para el segundo descenso fue bajar el manillar, quitando los espaciadores debajo de la potencia y logrando así una mayor precisión en las curvas donde se acumulaba la arena y donde una delantera alta quiere "flotar" más... Y a medida que bajaba, era evidente la seguridad proporcionada por el conjunto, ya sea por la estabilidad a altas velocidades, la capacidad de las suspensiones para absorberlo todo, el potente frenado de los Code Ultimate y la rigidez del cuadro de carbono. Detrás, el sistema funciona con bastante sensibilidad a los impactos. A mitad del recorrido, se siente un aumento de la progresividad, lo que ayuda a la bicicleta a mantenerse ágil en situaciones de terreno mejor o en curvas. Solo faltaría un poco más de progresividad para evitar agotar el recorrido en algunas zonas del sendero, pero también debido a dobles y cortados altos con caídas planas, bastante violentas. Fuera de eso, el comportamiento es ejemplar. Y en algunas situaciones, cuando los senderos tenían menos raíces, incluso era ventajoso rodar con el modo Ramp Control, dejando la bicicleta aún más fácil de maniobrar y "ligera", con aceleraciones rápidas y sin hundirse demasiado.

LA NUEVA RANSOM EN RETROSPECTIVA

En una época en la que cada vez se ven más e-bikes de Enduro, porque a muchos nos les gusta "cargar" 18 kg cuesta arriba, es bueno saber que existen bicis como esta Ransom. No seremos los primeros en llegar arriba, pero, si tenemos técnica, estaremos entre los primeros en llegar al final del descenso. Es un conjunto ligero, equilibrado, con una geometría muy acertada, ágil y con suspensiones que trabajan a fondo para que también podamos ir a fondo. Cuando la diversión se une a la sensación de control, ¿qué más podemos pedir?.

COMPARATIVA TRANSMISIONES SHIMANO

LO QUE VALE Y LO QUE CUESTA

TEXTO: Ignacio Díaz

FOTOS: César Cabrera

¿HASTA DÓNDE MERECE LA PENA LLEGAR CON MI INVERSIÓN? YA SABES QUE PREFIERES UNA TRANSMISIÓN SHIMANO, PERO NO SABES SI MERECE LA PENA EL GASTO DE UN XTR. ¿QUÉ ME VA A OFRECER ESE GRUPO QUE NO TENGAN LOS GRUPOS INFERIORES? ¿Y CON UN DEORE QUÉ PRESTACIONES PUEDO LLEGAR A CONSEGUIR? PARA ACLARAR ESTAS DUDAS HEMOS HECHO ESTA COMPARATIVA A FONDO DE LOS 4 GRUPOS DE TRANSMISIÓN 1X12 PARA MTB QUE SHIMANO TIENE ACTUALMENTE EN CATÁLOGO: DEORE, SLX, DEORE XT Y XTR.

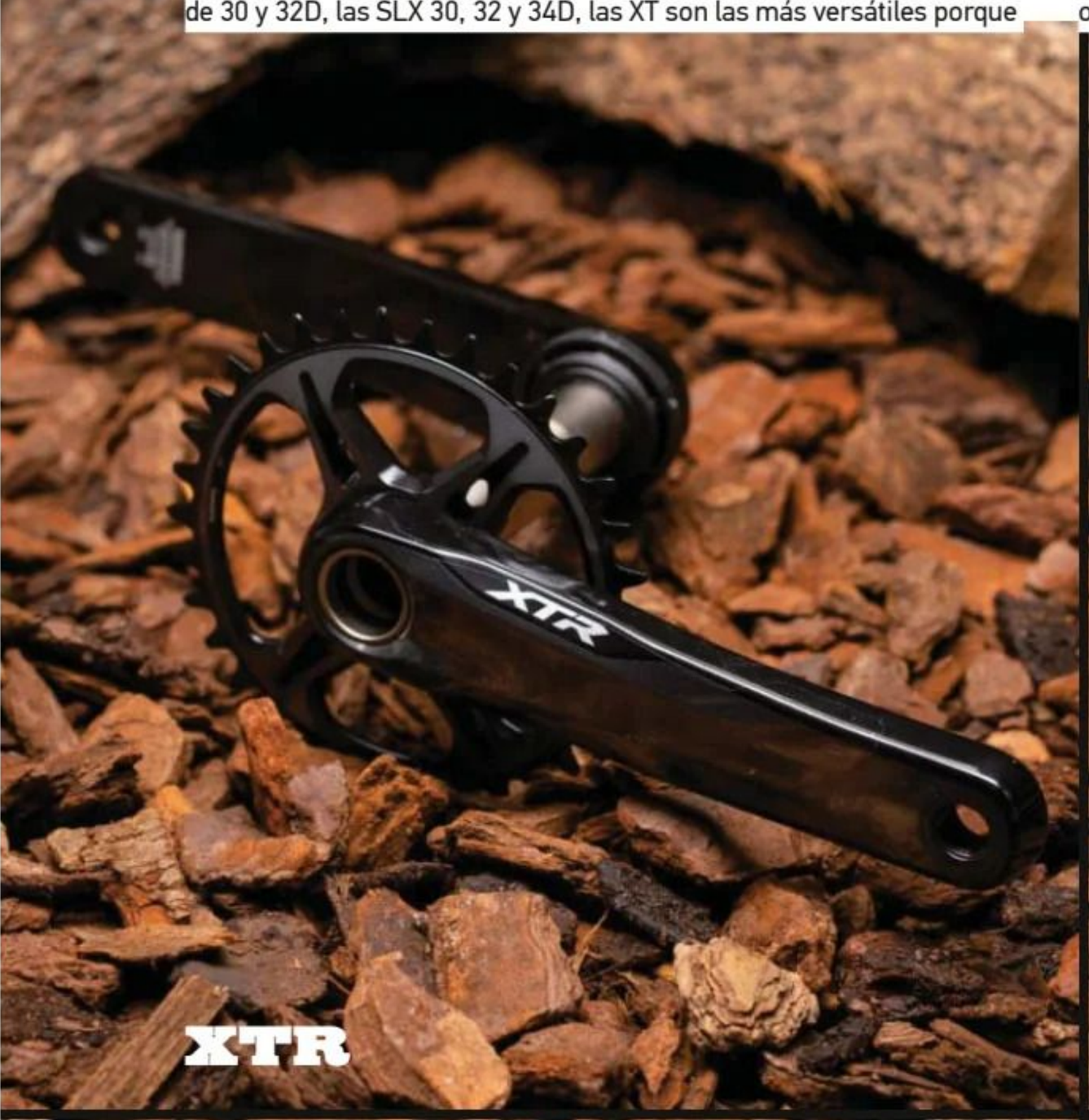
SI TUVIÉRAMOS QUE NOMBRAR UNA SOLA CARACTERÍSTICA QUE DIFERENCIE A TODOS LOS GRUPOS SUPERIORES DE SHIMANO, APARTE DEL PRECIO, ESTOY SEGURO DE QUE TODOS PENSARÍAMOS EN PRIMER LUGAR EN EL PESO.
COMO TODOS SABEMOS, LA REDUCCIÓN DE PESO EN UN COMPONENTE CONLLEVA CASI SIEMPRE UN AUMENTO EXPONENCIAL EN EL PRECIO. Por ello analizaremos en esta comparativa el peso de los componentes de estos grupos centrándonos en lo significativa que puede ser la mejora, pero sin perder de vista la diferencia en el precio. Además, aunque las características de estos grupos y especialmente sus similitudes y diferencias funcionales se puedan encontrar en la página web del fabricante, también vamos a tratar de destacar las características que a nuestro juicio pueden resultar más relevantes, teniendo también en cuenta no solo las diferencias en el precio sino en el tipo de usuario. Conviene aclarar aquí que nos estamos refiriendo únicamente a las configuraciones de los grupos de 1 plato y 12 velocidades, ya que algunos de estos grupos tienen componentes específicos para combinaciones de 2 platos y 12 velocidades.
Antes de entrar directamente en la comparativa lo primero que tenemos que decir es que, una vez ajustados correctamente, los 4 grupos de transmisión funcionan a la perfección, y que no hay diferencias apreciables en cuanto al funcionamiento, más allá de las mínimas diferencias en el tacto de los pulsadores que cada grupo pueda tener. Esto es debido a que todos ellos, incluyendo el Deore de gama inferior, utilizan la tecnología Hyperglide + que proporciona cambios rápidos, precisos, suaves y consistentes en cualquier situación.
Con todos estos datos podremos hacernos una idea rápida de las características de estos grupos más allá del precio, lo que nos va a servir para poder elegir cual es más conveniente para vosotros. El análisis de los distintos componentes de cada grupo incluye bielas con plato, cadena, cassette, pulsador y desviador trasero.

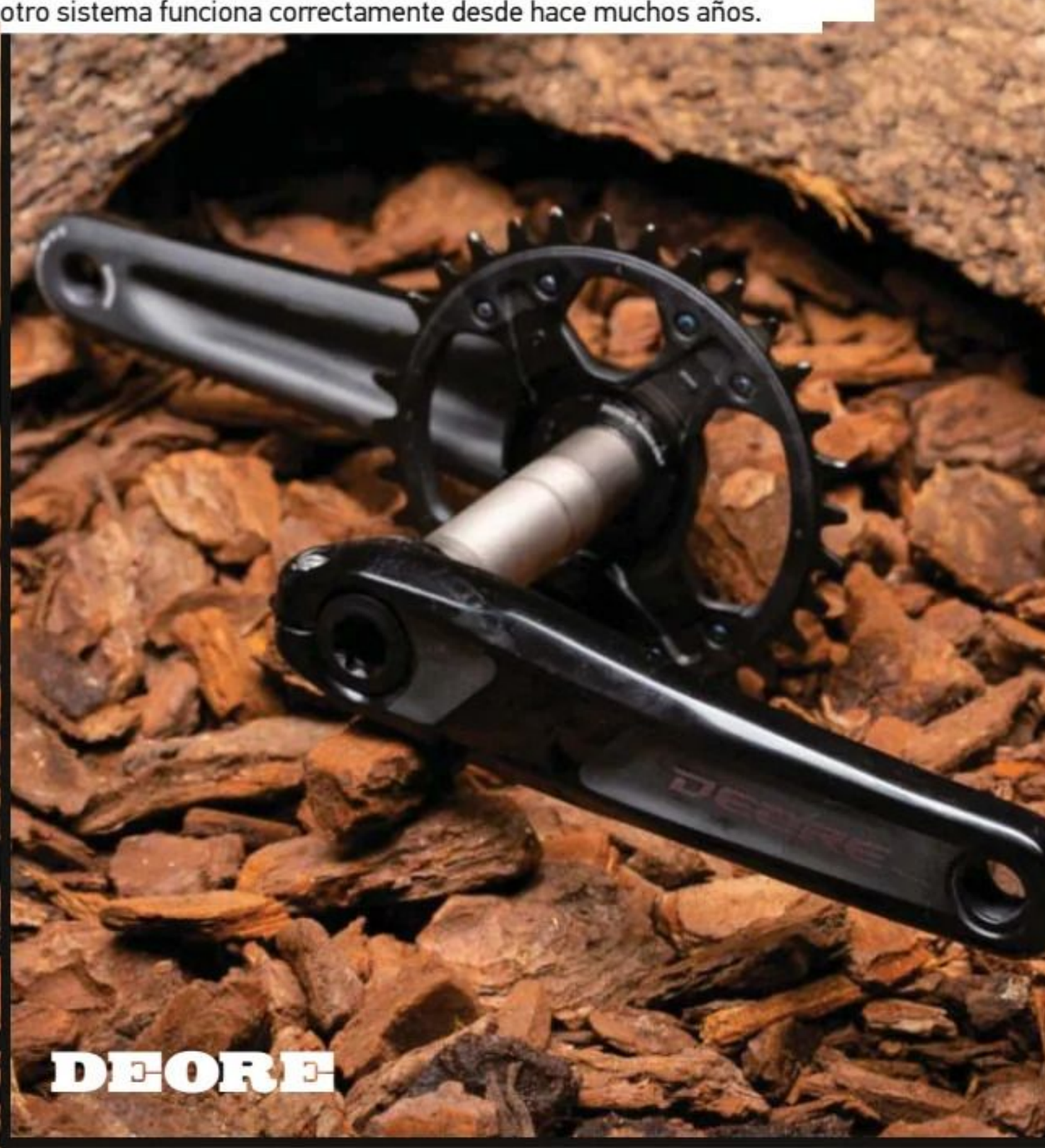
»BIELAS Y PLATO

El grupo Deore es el único que no utiliza la tecnología Hollowtech II en sus bielas. Esta tecnología apuesta por bielas huecas de aluminio forjado para conseguir aligerar el peso sin perder rigidez. Al no ser huecas, las bielas Deore penalizan mucho con respecto a los otros grupos, hablamos de casi 800 gramos frente a los 640 que pesan aproximadamente tanto SLX como XT y tan sólo 570 gramos las del XTR. Las bielas XT están disponibles en 4 longitudes, 165, 170, 175 y 180mm, mientras que en los otros tres grupos no están disponibles en 180mm.

En cuanto a qué platos podemos montar en cada grupo también nos encontramos con diferencias importantes, las Deore admiten sólo platos de 30 y 32D, las SLX 30, 32 y 34D, las XT son las más versátiles porque admiten platos desde 28 a 36D y por último las XTR, más enfocadas a XC o Maratón, son las que admiten desarrollos más largos (30 a 38D).

En cuanto al sistema de construcción y ensamblaje de la biela izquierda al eje del pedalier, también hay una diferencia significativa. Los 3 grupos de gama inferior utilizan el mismo sistema que Shimano lleva utilizando ya muchos años en el que la biela izquierda se acopla al eje apretando 2 tornillos allen nº 5 una vez ajustada la holgura. Sin embargo el XTR utiliza un sistema nuevo ya visto en otras marcas, con un tornillo allen central nº 8 que se aprieta previamente a fondo. Una vez apretada la biela, la holgura se eliminará girando la tuerca interior de ajuste. Este nuevo sistema le da un aire más vistoso y exclusivo a este grupo y mecánicamente parece una solución más acertada aunque es cierto que el otro sistema funciona correctamente desde hace muchos años.





»CASSETTES

En primer lugar los 4 cassettes tienen el mismo rango (10-51D) y también el mismo escalonamiento que es además progresivo e ideal a nuestro parecer. Utilizan arañas de aluminio y solo pueden montarse en núcleos Micro Spline. A partir de aquí todo son diferencias en cuanto a materiales y peso, diferencias que se aprecian incluso visualmente: El Deore se va prácticamente a 600 gramos ya que todos sus piñones son de acero. SLX y XT bajan a 534 y 477 gramos respectivamente y cuentan con la corona superior de aluminio en el caso del SLX y las 2 superiores en el caso del XT. El XTR está en otra liga, los 3 piñones superiores son de aluminio pero los 5 siguientes son de titanio reservando el acero para los 4 más pequeños que lógicamente tienen menos influencia en la báscula. El peso es de tan solo 375 gramos. El ahorro de peso es bastante significativo, máxime teniendo en cuenta la importancia que tiene el peso extra cuando está ubicado en las ruedas de una bicicleta. De todos los elementos del grupo XTR, este componente junto con el conjunto de bielas y plato es, con diferencia, el que suponen un ahorro de peso más significativo, y también un coste mayor.

»CAMBIOS

Todos ellos disponen de la tecnología Shadow RD +, que tiene 2 características muy interesantes: La primera es que, gracias a su diseño, el cambio apenas sobresale de las vainas traseras de la bici, con lo que se evitan golpes, daños en el propio desviador o en la patilla y los consiguientes desajustes del cambio. La segunda es el estabilizador del desviador trasero. Este sistema evita las salidas de cadena al reducir las oscilaciones de la pata del desviador cuando pasamos por baches, raíces etc. Actúa por fricción y no solo se puede desactivar mediante una palanca (por ejemplo para quitar la rueda trasera) sino que además esta fricción es ajustable mediante un pequeño tornillo allen nº 2.

Entrando ya en las diferencias entre estos componentes: Para llevar a cabo este último ajuste, mientras que en los desviadores Deore y SLX es necesario retirar la tapa del mecanismo quitando 3 tornillos, los desviadores XT y XTR disponen de una pequeña tapa de goma que da acceso a un agujero por el que se puede ajustar la fricción con la llave allen sin necesidad de desmontar la tapa.

Aunque este sistema de estabilizador requiere de cierto mantenimiento, creemos que su ajuste no es algo que se tenga que hacer muy a menudo, por lo que a nuestro juicio esta diferencia no tiene demasiada importancia. Por lo demás, Deore y SLX disponen de roldanas con casquillos mientras que XT y XTR disponen de rodamientos sellados. Los materiales con los que están fabricadas las patas de cambio son los que más inciden en la diferencia de peso, siendo de acero en el Deore, aluminio en SLX y XT y carbono en XTR. En el caso del desviador trasero y debido a lo expuesto que está a los golpes a pesar del diseño Shadow+, parece claro que en un uso All Mountain o Enduro cobra más sentido montar componentes de la gama Deore, SLX o como mucho XT y no tendría mucho sentido irnos a un XTR por la gran diferencia de precio y el riesgo de dañarlo.

»MANDOS DE CAMBIO

Aquí no nos encontramos con diferencias de peso significativas, apenas unos gramos, cuando no son directamente iguales, pero sí hay diferencias importantes en cuanto a construcción y funcionamiento: En cuanto a su construcción, solo XT y XTR disponen de recubrimiento de goma en los pulsadores y rodamientos internos, lo cual redunda sin duda en una mayor duración y precisión, y el XTR incluye un cable con un recubrimiento especial de polímero para conseguir una mayor suavidad y un mejor tacto.

En cuanto a funcionamiento, Deore y SLX permiten subir hasta 3 marchas con una pulsación mientras que con XT y XTR podremos subir 4 marchas de una vez. Para bajar marchas todos ellos disponen del sistema 2 Way Release que permite hacerlo pulsando la palanca desde delante o detrás, sin embargo tanto el Deore como el SLX solo permiten bajar marchas de una en una mientras que con el XT y XTR se pueden bajar de 2 en 2. Esta diferencia sí nos parece destacable ya que influye en la velocidad a la que podremos cambiar de marchas, algo importante en competición. En cuanto a su anclaje, todos ellos están disponibles en la versión que incluye abrazadera y también en la I-Spec, en la que el mando se ancla directamente a la abrazadera del freno.

XTR

DEORE

XT

SLX

»CADENAS

Todas ellas utilizan el sistema Dynamic Chain Engagement, que es el principal responsable de la retención de la cadena en el plato en estos sistemas de transmisión monoplato. La alternancia de dientes ancho y estrecho y su tallado aumenta notablemente la retención de la cadena y reduce el desgaste de la transmisión. En cuanto a las diferencias, mientras que la Deore recibe un tratamiento de cromo, la SLX recibe el tratamiento SIL-TEC que reduce la fricción y aumenta la duración mediante la incrustación de partículas de fluor. XT y XTR combinan el tratamiento SIL-TEC con un tratamiento al cromo en otras partes. Finalmente la cadena XTR utiliza pasadores huecos para conseguir un ahorro de peso de apenas 10 gramos con respecto a las demás. Muy poca diferencia de peso para una gran diferencia de precio a nuestro entender. En este sentido creemos que tanto XT como SLX serían una elección más lógica en la mayoría de los casos.

XTR

DEORE

XT

SLX

»LAS CIFRAS

TABLA DE PESOS

A continuación os mostramos una tabla comparativa de los pesos totales de cada grupo y sus componentes y el coste por gramo en cada grupo. También, como dato curioso y significativo indicamos el incremento de precio que supone el ahorro de peso, todo ello en porcentajes. Así, por poner un ejemplo, vemos que entre el grupo SLX y el XT, un ahorro de peso que apenas llega al 5% supone un incremento en el coste de más del 35%.

COMPARATIVO GRUPOS SHIMANO MTB 1x12
(Peso en gramos)

Grupo/ Componente	XTR	Deore XT	SLX	DEORE
Bielas con plato	570	640	640	790
Cassette	375	477	534	595
Desviador trasero	242	282	311	355
Mando de cambio	120	124	130	130
Cadena	269	278	279	278
TOTAL	**1576**	**1801**	**1894**	**2148**
PVP recomendado	*1.514,94 €*	*680,94 €*	*498,94 €*	*407,95 €*
Coste €/gramo	*0,96*	*0,38*	*0,26*	*0,19*
% AHORRO EN PESO				
	Deore XT vs. XTR	**SLX vs. Deore XT**	**Deore vs. SLX**	
	12,49%	4,91%	11,82%	
% INCREMENTO EN PRECIO				
	Deore XT vs. XTR	**SLX vs. Deore XT**	**Deore vs. SLX**	
	122,48%	36,48%	22,30%	

TABLA DE PRECIOS

Por último, la siguiente tabla indica los precios de venta recomendados por Shimano para cada grupo y componente. Es importante destacar que los distintos componentes de cada grupo son completamente compatibles entre ellos, lo que puede resultar una gran ventaja al permitir mezclar los más adecuados de uno y otro grupo en función del uso que vayamos a dar y el presupuesto disponible.

COMPARATIVO GRUPOS SHIMANO MTB 1x12
(Precio en €)

Grupo/ Componente	XTR	Deore XT	SLX	DEORE
Bielas con plato	659,98 €	258,98 €	177,98 €	121,99 €
Cassette	369,99 €	184,99 €	149,99 €	129,99 €
Desviador trasero	269,99 €	118,99 €	84,99 €	74,99 €
Mando de cambio	139,99 €	69,99 €	44,99 €	41,99 €
Cadena	74,99 €	47,99 €	40,99 €	38,99 €
TOTAL	**1.514,94 €**	**680,94 €**	**498,94 €**	**407,95 €**

Lo mejor. Permite gran movilidad. Firme pero asienta bien.

A mejorar. La prolongación trasera para MTB no es ideal.

8
LA NOTA

TEXTO&FOTOS:
Héctor Ruiz/
Iván Mateos/
Miguel Lorenzo

SILLÍN PROLOGO NAGO R4

>>El nuevo Nago R4 tiene un diseño totalmente compacto y en forma de "T". Con 245 mm de longitud es un sillín corto, aunque no lo resulte a la vista. Nosotros hemos medido 247 mm de extremo a extremo y 236 mm de su superficie útil, la acolchada. Aunque Prologo lo indica inicialmente para un uso en carretera, lo hemos probado en bici de montaña -y algún día también en la bici de carretera- para ver qué nos ofrece. La versión que nosotros hemos probado es la R4 PAS Nack, lo que significa que tenemos el **agujero central por un lado y raíles de carbono por otro**, además hemos probado la versión ancha de 147 mm, ya que la normal es de 143 mm, con un precio de 227 €. La marca nos ofrece este mismo modelo con o sin este agujero y con raíles de Tirox -aleación ligera de acero según la marca-, con un precio más asequible en este caso (138 €).

Prologo ha anunciado que **se trata de su modelo más ligero**, con un peso que arranca en 138 gramos según ellos, en la versión más estrecha y con agujero. Nuestra unidad probada, la ancha, ha dado una cifra de 161 gramos en nuestra báscula (155 anunciados por Prologo). Como ya hemos señalado, es un sillín en forma de "T" y esto hace alusión a la relación entre la nariz y la forma trasera, en la que las alas del sillín se encuentran algo más retrasadas respecto a la punta y ésta es algo más larga por tanto, de manera que **nuestro apoyo isquiático lo realizamos un poco más atrás que en otros sillines**. Si comparamos por ejemplo con el Dimension, el sillín corto más famoso de Prologo, vemos cómo estas alas se ensanchan mucho más hacia la mitad del sillín, y sería la principal diferencia entre ambos. Además también es más curvado en el plano transversal (visto desde delante o desde atrás), en lugar de tender más a un perfil plano. De esta manera vemos que en el Prologo tenemos un **mayor margen para cambiar de postura sobre el sillín**. Este es uno de los motivos por los que quizás la marca lo enfoca más hacia la carretera, asumiendo que en una MTB nos sentamos más sobre un mismo punto al tener una mayor amortiguación en la bici (neumáticos, suspensiones...), aunque esto es más teórico que otra cosa. Dicho esto, si eres uno de esos bikers a los que les gusta sentir que tiene cierto margen de movimiento, aunque este Nago R4 quizás no sea el que mayor rango nos ofrece, desde luego sí es bastante bueno para tratarse de un sillín tan corto.

Se trata de uno de esos sillínes con una apariencia de estar suficientemente mullido pero en el que sin embargo vemos que el material interior tiene una densidad elevada, con lo que **el tacto al sentarnos es más bien firme**. Sin durezas excesivas, pero no es blando o mullido como tal. Nuestro peso queda bien repartido sobre los apoyos isquiáticos -en esto es crucial elegir bien el ancho que más se adecua a nuestro cuerpo-, con lo que nos da una sensación de que **encajamos a la perfección**. Hemos realizado rutas que van más allá de las tres horas, algunas bastante más, y no hemos sentido que hubiera puntos conflictivos de presión o que nos pidieran ir cambiando la postura. El hecho de que la base se prolongue hacia atrás, a modo de voladizo como lo hemos descrito, es una cuestión estética, y es cierto que lejos de ser útil **en MTB puede llegar a ser incluso contraproducente**. No es que sean situaciones muy frecuentes, pero puede suceder que en una bajada muy pronunciada y técnica lleguemos a chocar con él con nuestro vientre bajo o nuestra zona genital si vamos con el peso muy retrasado y de repente la bici se para en seco o pierde agarre en una rueda, y el golpe con esa zona prominente no va a encontrar ningún tipo de amortiguación en su camino.

A nivel de construcción nos ha parecido muy sólido, se nota robusto cuando lo intentamos hacer flexar o retorcerse sobre sí mismo. No es un sillín con cierta flexibilidad para acompañar nuestro pedaleo, aunque tampoco le hace falta gracias al diseño general. La base es de carbono fabricada con fibra largas según la marca, que a la vista resulta elegante, mientras que los raíles Nack (Nano Carbon Fiber) son de un carbono trenzado que se ha reforzado con filamentos de kévlar y aluminio. La unión de raíles y base está muy bien rematada y se aprecia muy resistente, con **unos acabados en general de todo el sillín a la altura de los mejores.** ○○

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Ancho 147 mm. Largo total 247 mm (245 anunciados). Base carbono unidireccional. Raíles Nack de carbono reforzado con filamentos de kévlar y aluminio. **[OPCIONES]** Railes Nack o Tirox, 137 o 147 mm, versión PAS. **[PESO]** 161 g. **[PRECIO]** 227 €.
[+ INFO] prologo.it

RALLY / MARATÓN | RUTAS | TRAIL / ALL MOUNTAIN | ENDURO | DESCENSO

Raíles Disponibles en carbono o acero Tirox.

Lo mejor. Polivalencia para uso rutero, diferentes usos, diferentes condiciones.

A mejorar. La zona del contrafuerte no es muy

Cierre peculiar: *Dial BOA y estructura tubular.*

8
LA NOTA

ZAPATILLAS SHIMANO EX7

E-MTB APPROVED

>>Las EX7 son un modelo muy polivalente del fabricante nipón, muy equilibradas tanto para dar pedales como para caminar. Estas EX7 para pedal automático poseen ciertos rasgos de una zapatilla de Trekking, **es un modelo orientado a esas rutas y/o viajes** en los que buscamos que nuestro pie sufra lo menos posible con el transcurso de las horas y, de paso, que permitan caminar con seguridad y comodidad si nuestra aventura no incluye únicamente llevar los pies en los pedales. De hecho, la propia marca las categoriza como "Off Road-Explorer". Aunque en este tipo de zapatillas lo habitual es encontrar velcros y cordones -de hecho los modelos EX5 y EX3 más económicos los usan-, una cosa que caracteriza a las EX7 es su sistema de ajuste, **y no solo por recurrir a un dial BOA**. En lugar de tener una parte superior abierta, como la inmensa mayoría de modelos, **está fabricada de una pieza a modo de tubo**, con lo que el ajuste al meter el pie ya es más ceñido de entrada. Esto también significa que calzarla va a costar un poco más de lo habitual, aunque no es nada dramático, solo hay que ayudar un poco más al pie con la mano.

El BOA usado es un L6, un modelo relativamente sencillo de este fabricante. Al apretar el BOA su hilo tensa las tres cintas textiles que nacen en la cara interna de la zapatilla, de manera que envuelven todo el pie de dentro a fuera, y lo hacen **repartiendo muy bien la tensión**. Como decimos, el adjetivo que podría resumirlas es que tiene un **diseño muy envolvente**, y el ajuste lo hace muy poco a poco, con lo que es difícil apretar en exceso. Otra característica habitual que encontramos es la media suela bastante absorbente, no es que sea súper blanda -además de goma EVA encontramos nailon reforzado con vidrio- sí es **notablemente más mullida que en una zapatilla enfocada al rendimiento**. Son la principal responsable de que se sientan muy agradables al caminar, ya que amortiguan muy bien el impacto de la zapatilla con el suelo. De hecho las EX7 no flexan en exceso, no son una de esas zapatillas que podemos retorcerla con facilidad, son más robustas y no se aprecian "blandas". El apoyo de la suela con el terreno es generoso y se siente sobre todo muy estable. Esta suela **es de la goma Ultread EX de Shimano**, con una tracción y agarre bastante bueno, sobre todo porque en este modelo tienen unos tacos bien grandes y espaciados. Toda la suela tiene un perfil muy plano que hace que al poner el pie en suelo apoyemos por igual el talón y la zona que rodea a la cala, y es lo que nos da la sensación de que **controlamos muy bien dónde ponemos los pies**.

Para pedalear, evidentemente no son demasiado rígidas, pero sí lo suficiente para el propósito de la marca. Siempre y cuando no vayamos a competir en XC o Maratón, no echamos de menos una rigidez mucho mayor. **En la escala de rigidez de Shimano tienen un valor de 5 respecto al 13** que sería el máximo en MTB. Nosotros las hemos usado principalmente con bicis Trail y Enduro, tanto musculares como eléctricas, y nos han gustado además de por la comodidad que hemos mencionado, por lo estables y robustas que se sienten también sobre el pedal. La zona del contrafuerte (la trasera) no es especialmente rígida, pero como quedan ajustadas tan bien, se sienten muy ceñidas y no echamos de menos más rigidez.

La protección que ofrecen también es suficiente, no tan elevada como un calzado más agresivo y orientado a las bajadas, pero sí mantienen a salvo las partes del pie más expuestas como la puntera o el talón. **No son zapatillas impermeables, pero sí tienen tratamiento de resistencia al agua** y la unión entre sus piezas textiles está termosellada. Esto significa que con las salpicaduras o la lluvia ligera -no la intensa- el agua no entra al interior, pero si metemos el pie en un charco o río, nos acabaremos empapando. Por este motivo, la transpiración no es tan elevada como en otras zapatillas y está algo limitada, es suficiente aunque en rutas veraniegas y de muchas horas lo acabamos notando. De la misma manera y al ser una zapatillas polivalentes y para todo el año, su interior no está especialmente protegido del frío, por lo que no es un calzado específico de temperaturas invernales, aunque al no tener unas ventilaciones directas han resistido decentemente los días más gélidos en que las hemos probado, combinadas siempre con un buen calcetín de lana merino. Para invierno Shimano posee el modelo EX7 GTX con capa impermeable de Gore-Tex y también existen versiones específicas para mujer.

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Suela de caucho Ultread EX. Cubierta de malla y TPU. Mediasuela nailon reforzado con fibra de vidrio y EVA acolchada. Sistema de ajuste BOA L6. **[OPCIONES]** 3 colores, aceituna, naranja y negó. Tallas de la 38 a la 48. **[PESO]** 730 g (par, talla 42). **[PRECIO]** 159 €. **[+ INFO] bike.shimano.com**

RALLY / MARATÓN | RUTAS | **TRAIL / ALL MOUNTAIN** | ENDURO | DESCENSO

9
LA NOTA

Cierre FidLock
Se maneja con una sola mano.

CASCO CANNONDALE DYNAM

>>Cannondale se ha puesto las pilas, literalmente, en el campo de los cascos, presentado unos nuevos modelos de la más alta calidad, fruto del concienzudo trabajo de I+D que tienen detrás. El Dynam es el nuevo casco para carretera, que sin duda **cumple también con todos los requisitos para XC o gravel**. Junto a él, los otros nuevos cascos son el Tract para trail y el Terrus para Enduro.

La marca ha centrado uno de sus principales esfuerzos en encontrar la horma del casco ideal. Partiendo de la base de que no hay dos cabezas iguales puso en marcha el **programa BioMap Fit,** analizando las dimensiones de la cabeza de miles de personas de diferentes países para encontrar la forma perfecta y conseguir el mejor ajuste en cualquiera de las 3 tallas en las que está disponible SM, MD o LG.

La estructura de poliestireno In-Mold con doble calota, superior e inferior, **no deja ningún área de EPS expuesta**, de forma que va a mantener una estética en condiciones durante toda su vida útil. Internamente está reforzado mediante la **estructura PolyRail**, con dos travesaños y tres vigas verticales traseras, que refuerzan la integridad del casco en caso de caída a la vez que posibilitan unos más amplios **canales de ventilación longitudinales**. El sistema de ventilación **Intellivent Cooling** establece unos amplios canales de ventilación que comunican directamente la parte frontal con la trasera. Lo cierto es que se nota muy fresco, frío incluso en la época invernal, aunque **la transpiración de las almohadillas es limitada**.

Otro detalle interesante es el encaje FrameLock específico para portar las gafas cuando no las llevamos puestas, situado en las entradas de aire laterales que además se han revestido con un material gomoso antideslizante **para que que queden bien afianzadas**.

El ajuste, al menos en mi caso, es muy bueno nada más ponérmelo, se nota que envuelve muy bien, que encaja, y que no quedan espacios libres en ningún punto alrededor. El ajuste final lo pone **sistema ErgoFit+ Dial** cuya banda rodea todo el perímetro de la cabeza y se tensa desde la parte trasera con un dial giratorio, engomado para hacerlo antideslizante. Los puntos de tensión del dial ofrecen un corto escalonado para variar levemente la tensión en cada click. El apoyo trasero también está engomado por la cara interna, para contribuir a la estabilidad del casco, y es **regulable en 3 posiciones de altura** para situarlo en el punto correcto de la nuca, según tengas la cabeza. El cierre es un **FidLock magnético**, cuyo bloqueo y apertura se realiza con una sola mano, mientras que **las hebillas carecen de ajuste vertical**, sólo pueden ser llevadas un poco más hacia delante de la posición que traen de fábrica.

El interior está recubierto con el **sistema de protección MIPS Node**, la versión más minimalista diseñada específicamente para cascos ligeros, y parecida a unas espumas convencionales, salvando las distancias. El MIPS Node consta de una delgada lámina plástica que integra las propias almohadillas, y que va sujeta mediante diversos puntos de velcro al casco. Según declara MIPS: "cuenta con una capa de baja fricción en el interior del casco que permite un movimiento multidireccional de 10-15 mm en determinados ángulos de impacto, con el fin de ayudar a reducir las fuerzas de rotación en la cabeza". Así es como funciona. La verdad es que puesto se aprecia suave y cómodo, y menos aparatoso que otras versiones. ○○

Lo mejor. Ajuste, ventilación, protección.

A mejorar. Hebillas con poco margen de ajuste.

RALLY / MARATÓN | RUTAS | TRAIL / ALL MOUNTAIN | ENDURO | DESCENSO

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] EPS In-Mold, reforzado PolyRail. Protección MIPS Node. **[OPCIONES]** Tallas S, M, L. Colores azul, negro, blanco, verde, amarillo. **[PESO]** 298 g talla M. **[PRECIO]** 160€. **[+ INFO] www.cannondale.com**

Lo mejor. Relación precio/prestaciones imbatible.

A mejorar. Zona central de la suela sin goma que nos puede poner en problemas al enganchar el pie en el pedal.

Suela desnuda
Diseño muy racing con cierta escasez de taqueado

8,5
LA NOTA

ZAPATILLAS
ROCKRIDER RACE 900

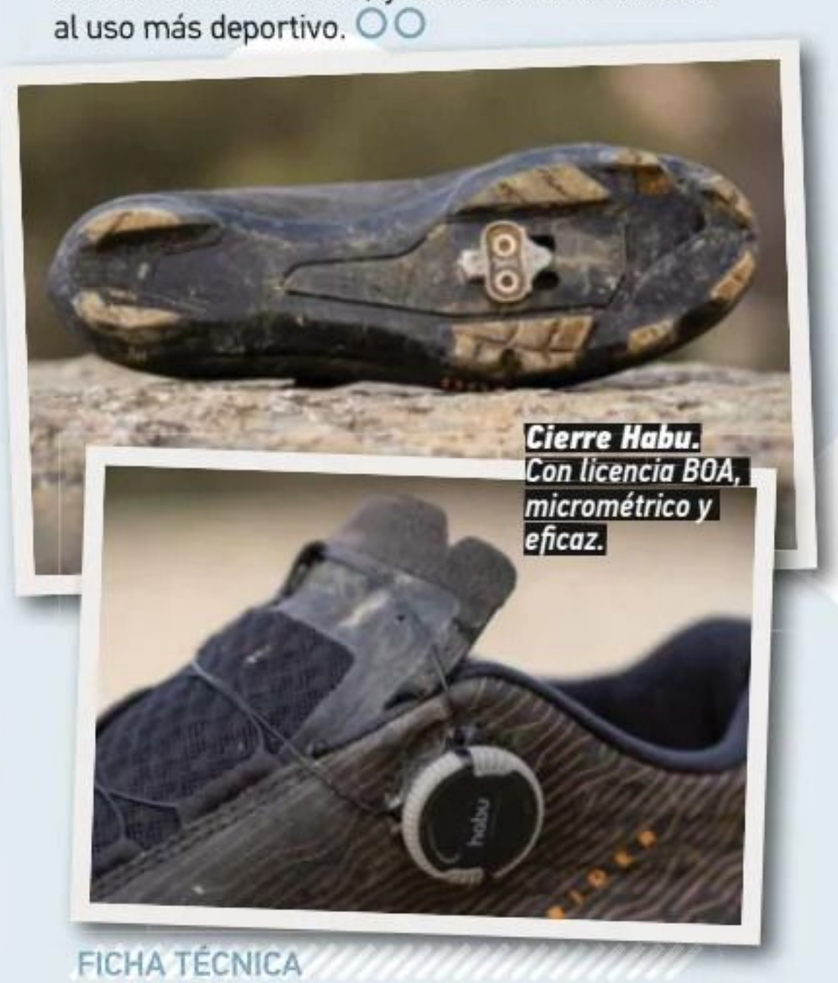
>>Este nuevo modelo de zapatillas de Rockrider ha despertado gran expectación por el alcance que tiene la cadena de tiendas Decathlon y porque a primera vista su precio y las prestaciones teóricas que ofrecen son muy interesantes. **Por menos de 90 €** tenemos unas zapatillas XC/gravel moderadamente ligeras, con cierre HABU (tecnología licenciada por BOA) una suela rígida y un aspecto racing muy atractivo. Así que nos hicimos con un par para comprobar por nosotros mismos sus prestaciones reales.

Lo primero que sientes en cuanto las coges es que efectivamente el peso es contenido. No estamos hablando de unas zapatillas de alta gama con suela de carbono, así que su peso de 698 g en talla 43 el par es una buena cifra. Los acabados son buenos, y d**estaca el cierre micrométrico de Habu**, que funciona en esencia como un BOA, se acompaña de una lengüeta fijada en el lado interior (nunca se te descoloca) y que tiene, al igual que el interior de toda la zapatilla, **el acolchado justo** para otorgar comodidad y sensación directa.

La plantilla de serie nos pareció un tanto delgada. Eso es algo completamente personal. Cada pie es un mundo. El mío es estrecho así que tras un par de salidas probé a cambiar la plantilla por una un poco más gorda y con más apoyo anatómico, mejorando las sensaciones. El sistema de cierre con un solo ajuste Habu y abertura un poco asimétrica **abraza bien el pie, con una presión bien distribuída**. Puedes apretar con fuerza sin molestias, de hecho la zapatilla te lo pide. Eso sí, si montas en condiciones exigentes te convendrá lubricar un poco el hilo en el dial cada cierto tiempo para que éste se libere adecuadamente, algo que ocurre con frecuencia con este tipo de cierres.

Las zapatillas incluyen **protectores de goma bastante escuetos** en puntera y talón. No hablamos de una zapatilla con alta protección, prima la ligereza, son unas zapatillas con clara vocación XC o gravel. El mismo veredicto se reafirma en la **suela, muy firme, con excelente trasmisión de la fuerza**, y, claro, para caminar no son las más cómodas, a pesar de que un marcado taqueado asegura el agarre en suelos de tierra. Precisamente la distribución de los tacos de goma es la justa para caminar, dejando un gran hueco en la parte intermedia en la que asoma directamente el nylon. A consecuencia de este diseño, si en una trialera echas pie a tierra o se te sale el pie, **volver a ponerlo puede ser algo complicado,** pues el pedal resbala mucho si apoyas en la parte central, sin ningún apoyo de goma. Hubiéramos preferido un poco de goma en esta parte central que nos ayudara en esta situaciones, aún sacrificando un poco el peso. En este aspecto estas zapatillas parecen apuntar casi más al gravel más que al MTB, o en cualquier caso se alejan de un uso más recreativo o trail. Obviamente hablamos de unas zapatillas para pedal automático, con unas ranuras compatibles con SPD y las principales marcas de pedales, provistas de guías para el montaje de las calas. **Estas ranuras nos han parecido un poco adelantadas**, casi hemos llegado al extremo hacia el talón para encontrar nuestro ajuste correcto.

Sólo hemos podido probarlas en invierno, y, con unos calcetines adecuados, protegen bastante del frío, habrá que comprobar su ventilación en condiciones de calor, ya que no disponen de partes con rejilla dedicadas, como otros modelos. En resumen hablamos de unas zapatillas excelentes y recomendables por su precio si lo que buscar es rendimiento, y claramente orientadas al uso más deportivo.



Cierre Habu.
Con licencia BOA, micrométrico y eficaz.

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Suela Nylon (poliamida, fibra de vidrio y poliuretano). Exterior de poliuretano y PET. Cierre Habu micrométrico. **[OPCIONES]** 9 tallas de 39 a 47. **[PESO]** 698 g (talla 43). **[PRECIO]** 89,99 €.
[+ INFO] www.decathlon.es

RALLY / MARATÓN | RUTAS | TRAIL / ALL MOUNTAIN | ENDURO | DESCENSO

BOTAS DE COMPRESIÓN COMPEX AYRE

>>En las últimas semanas hemos probado una de las innovaciones más interesantes de de Compex, la compañía que a todos resulta familiar por haber liderado de manera indiscutible y durante las últimas décadas, el mercado de los electroestimuladores portátiles para deportistas. Compex sin embargo, fabrica diversos tipos más de dispositivos **orientados a la recuperación y al rendimiento deportivo**, entre las cuales se encuentran estas botas de compresión Ayre que nos han acompañado todo este tiempo. Es evidente que no son las únicas botas de compresión del mercado. Hace ya unos años que esta herramienta, que proviene originalmente del ámbito clínico y de la fisioterapia, llegó a los deportes de resistencia como una manera muy efectiva de recuperación activa, **utilizando la presión del aire o presoterapia** para producir un potente efecto masaje sobre las piernas, favoreciendo así el retorno venoso y la regeneración muscular.

SIN CABLES

El hecho que convierte a estas Ayre en particulares si las comparamos con la mayoría de su competencia es **el hecho de ser inalámbricas** y de tener el compresor, compresores en este caso, **integrados en cada una de las botas**. Esta circunstancia hace que su uso se simplifique al máximo, no teniendo que cuidarse de las conexiones, de la colocación de cables o pendientes de tener un punto de corriente cerca para poder utilizarlas, cosa que sí ocurre en buena parte de las botas de otras marcas.

Estructuralmente las botas ofrecen 4 cámaras de presión independientes que pueden además actuar de manera simultánea o alterna, es decir, **pueden inflarse una a una o todas a la vez**, regulando en todo momento la presión que queremos ejercer sobre nuestras piernas.

FÁCILES DE USAR, EN TODAS PARTES

El hecho de ser inalámbricas y de no depender de ser enchufadas para ser utilizadas ha hecho que nos las hayamos llevado a todas partes, especialmente en los fines de semanas. Las Ayre **incluyen una maleta de transporte,** que a la postre resulta muy práctica para desplazarse con ellas, con un tamaño ciertamente contenido si la comparamos con el de otras botas de la competencia. Se nos antojan ideales para llevártelas en pruebas por etapas o al lugar de la competición, por ejemplo, por su facilidad de uso y sistema inalámbrico.

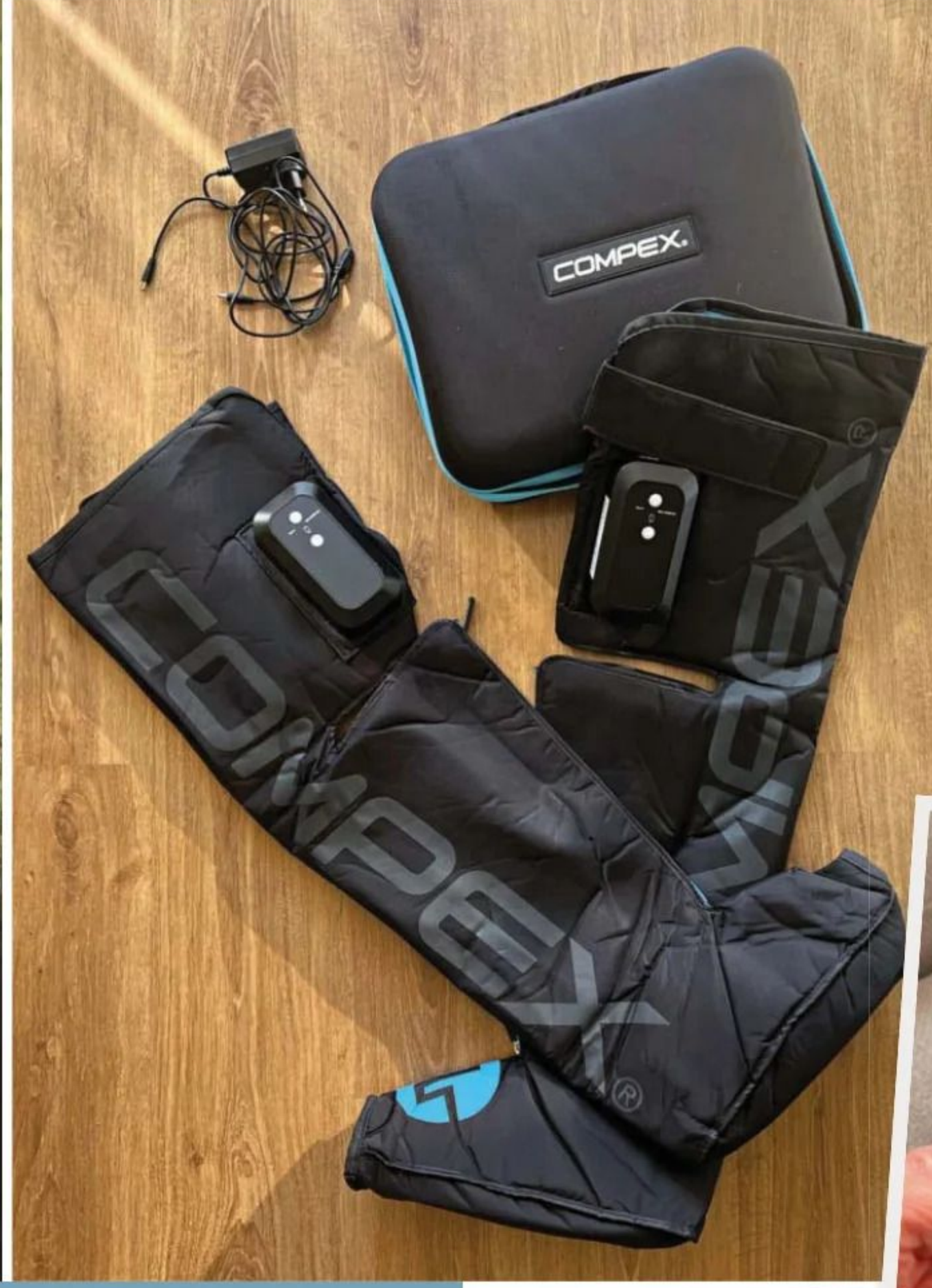
Un compresor integrado en cada bota acaban por facilitar definitivamente la vida a su usuario, pudiendo manipular en él **dos modos distintos de aplicar presión**. El F1 que consigue una presión de las cámaras una a una, de manera secuencial y el F2, el modo que provoca una compresión de los 4 paneles al mismo tiempo. En ambos modos la presión de los 4 paneles que forman las Ayre aumenta paulatinamente hasta un máximo de 120 mmHg, aunque el usuario puede manipular el compresor para limitar la presión recibida.

CON LAS BOTAS PUESTAS

La experiencia de uso nos ha parecido excelente, especialmente por el que, creemos, **es el punto fuerte de estas botas, su portabilidad y facilidad de uso**. No es necesario preparar ni colocar cables, ni manejar una unidad compresora externa, con lo que en apenas 1 minuto tenemos las botas funcionando. Este es un gran punto a favor si valoramos en invertir en unas botas de compresión que queramos llevar a las carreras, por ejemplo, pero también a cualquier viaje, vacaciones o trainingcamp, por ejemplo.

El menú de su compresor también es extremadamente fácil de manejar, con sólo dos botones, el de modo (F1 y F2) y el de aumento o reducción de presión, acompañado de un display en el que podemos visualizar tanto la presión como las cámaras o paneles que están activos.

La sonoridad es realmente baja cuando está en funcionamiento, algo de agradecer cuando estás en fase de recuperación usando las botas y



Lo mejor. Facilidad de uso.

A mejorar. Presión suficiente, pero no sobra.

la calidad de los materiales es sobresaliente, favoreciendo además la limpieza del interior de la bota con un paño húmedo. **El ajuste mediante velcros es también muy bueno**, teniendo en cuenta además que Compex ofrece dos tallas distintas en estas botas que por cierto, están abiertas en la zona de las rodillas para permitir más movimiento y no presionar la articulación.

El hecho de tener un compresor de reducidas dimensiones comporta que las Ayre no ejerzan tanta presión como otros modelos, **hasta 120 mmHg**, pero en nuestra opinión, es suficiente para sentir los beneficios de la presoterapia, al menos así lo percibimos en nuestros días de test, sintiendo la típica sensación de pierna ligera y reduciendo el dolor y la pesadez tras nuestras sesiones. Unas botas, en definitiva, que mejoran sobremanera la experiencia de la presoterapia en casa, a un precio bastante ajustado y un nivel de calidad sobresaliente. ○○

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Presión de hasta 120 mmHg, 4 paneles independientes, ajuste por cremallera y velcro, unidad compresora integrada en la propia bota, inalámbricas, batería de litio recargable. **[AUTONOMÍA]** Hasta 3 horas de uso. **[TALLAS]** S/M o L/XL **[PRECIO]** 649,99€. **[+ INFO] markketing.spain@djoblobal.com / +34 93 48032 02**

*PERSONAL TRAINER

“EL ENTRENAMIENTO DE BASE NOS PREPARA PARA ASIMILAR LA ALTA INTENSIDAD”

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
x.com/byneontelegram
byneon
Neon147

PREPARACIÓN INVERNAL CON POCO TIEMPO

VOLUMEN vs INTENSIDAD

QUIZÁS ESTE SEA UNO DE LOS DILEMAS MÁS TRADICIONALES EN EL ÁMBITO DE LA PREPARACIÓN FÍSICA DE DEPORTES CONSIDERADOS DE RESISTENCIA Y MÁS AÚN EN ESTA ÉPOCA DEL AÑO, CUANDO SE SUPONE QUE DEBEMOS HACER "LA BASE". ¿ES MEJOR ENTRENAR MÁS Y HACERLO SUAVE O DURANTE MENOS HORAS PERO CON MÁS INTENSIDAD?

LOS MODELOS MÁS CLÁSICOS EN LA PERIODIZACIÓN DEL ENTRENAMIENTO HAN ABOGADO SIEMPRE POR REALIZAR SESIONES DE LARGA DURACIÓN Y BAJA INTENSIDAD EN LAS FASES INICIALES DE LA PREPARACIÓN. Es lo que siempre hemos denominado trabajar "la base", "el fondo" o la capacidad aeróbica, entre otras denominaciones.

Este tipo de esfuerzos generan adaptaciones fisiológicas que a la postre, consiguen una mayor eficiencia de nuestro organismo, siendo capaces de retrasar la aparición de la fatiga. Pero ¿por qué se utiliza como el primer tipo de entrenamiento a realizar en cualquier programa de preparación? Muy sencillo, se sabe por un lado que las me-

TEXTO: Miguel Ángel Sáez **FOTOS:** Archivo BIKE

www.biketraining.es

joras conseguidas con entrenamientos prolongados y de baja intensidad tienen un efecto a largo plazo, perduran más en el tiempo que las de cualquier otro tipo de trabajo físico que podamos hacer, por tanto, tiene sentido que sea lo primero que tengamos que trabajar. Por otro, las mejoras en resistencia nos permiten soportar mejor y durante más tiempo el entrenamiento de alta intensidad que podamos hacer posteriormente. Por ejemplo, podríamos repetir un mayor número de esfuerzos a alta intensidad tales como trabajos interválicos o subidas consecutivas, entre otros. Por tanto, se trata de un entrenamiento que nos proporciona las bases para poder sacar mayor partido de otros posteriores más exigentes.

EL FACTOR TIEMPO, CLAVE

Como decimos, están más que contrastados los beneficios que aporta rodar a bajas intensidades, entre el 65-70% de la frecuencia cardíaca máxima o el 60-65% del umbral funcional de potencia o FTP, por ejemplo. Sin embargo, estos beneficios apenas se producen si el ciclista tiene ya un cierto nivel de experiencia y nivel de forma y no dispone de mucho tiempo para entrenar. En este tipo de ciclistas entrenados rodar a baja intensidad durante apenas 1h genera un escaso impacto fisiológico y por tanto, apenas supone una mejora en su capacidad aeróbica. Por esa razón, siempre se han asociado intensidades bajas o moderadas a altos volúmenes, con rodajes a partir de 3 horas, dependiendo del perfil del deportista y el tiempo de pruebas que se prepara.

Esta circunstancia hace que surja el dilema, entre ciclistas aficionados que combinan su afición por la bicicleta con una vida familiar y laboral, sobre si tiene sentido entrenar a baja intensidad cuando el 90% de sus sesiones de bicicleta a la semana, por ejemplo, no superan una hora o una hora y media de duración.

BUSCANDO EL SENTIDO PRÁCTICO

Si eres de los que no tiene posibilidad de hacer entrenamientos largos, pero quieres ir rápido en tus pruebas o competiciones, deberás ser práctico. En ese caso y dejando de lado los beneficios que podría aportarte el volumen, la solución puede pasar por ir directo a los que, por otro lado, aporta el entrenamiento de alta intensidad. De todos modos, esto sólo es apto o tiene sentido en ciclistas con un alto nivel de experiencia, con muchos años de práctica deportiva y con un buen nivel de forma. En este caso, entrenando en poco tiempo pero con intensidad alta se obtienen mejoras contundentes del nivel de forma y además en poco tiempo, pues los beneficios de este tipo de entrenamiento son a corto plazo. Es decir, las mejoras se manifiestan pronto, aunque también es cierto que si no se mantiene

“RODAR POCO TIEMPO A BAJA INTENSIDAD APENAS TIENE IMPACTO FISIOLÓGICO”

la intensidad a lo largo de las semanas, también se pierden relativamente rápido. Esto obliga, de algún modo, a seguir unos entrenamientos bastante intensos durante todo el año, con algunas fases de descarga estratégicamente ubicadas para descansar, física y también mentalmente. Priorizar la intensidad aporta beneficios en esfuerzos en los que tiene una especial relevancia el consumo máximo de oxígeno o intensidades en las que existe una significativa contribución del metabolismo anaeróbico, proveniente de la glucólisis, la metabolización de los hidratos de carbono. Lo más lógico es que, si entrenas corto y duro, te sientas más cómodo en esfuerzos de duración media o reducida. Si a pesar de todo ello eres de los que participa en pruebas de larga duración, deberás ser muy cauto en la gestión del esfuerzo, pues lo más probable es que tu rendimiento tienda a decaer más que el de otros bikers a medida que pasan las horas en la competición.

PERO ¿QUÉ ES LO MEJOR?

Evidentemente, combinar entrenamiento de baja intensidad y alto volumen primero con el de más corta duración y alta intensidad en fases posteriores, ha demostrado proporcionar los mejores resultados posibles a largo plazo. En general, al proporcionar beneficios, ganancias, más consolidadas y duraderas en el tiempo. Por otro lado, esta combinación también ha demostrado ser óptima para ciclistas que preparan eventos de larga duración, como pruebas por etapas o maratones de Mountain Bike de larga distancia.

En un caso ideal, deberían llevarse a cabo varias semanas de entrenamiento donde un porcentaje importante de las sesiones, variable dependiendo de cada deportista, fueran de intensidad moderada, no superiores por ejemplo al 70% del FTP o de la frecuencia cardíaca máxima y con duraciones prolongadas. Adaptándolo, como es lógico, según el perfil y las circunstancias de cada ciclista.

Cuando se observan algunas mejoras que indican un aumento de la eficiencia del ciclista, fruto de este entrenamiento, puede ser el momento para pasar a fases de mayor intensidad, generalmente específicas de la competición que estamos preparando. Estas mejoras en la eficiencia pueden medirse por el comportamiento de la frecuencia cardíaca, que tiende a reducirse o a alterarse en menor medida ante un mismo esfuerzo.

CONCLUSIÓN

Queda claro que hacer fondo a intensidades moderadas y luego priorizar la intensidad en detrimento del volumen es la fórmula que, si se tiene la posibilidad, debería seguirse para conseguir los mejores resultados posibles, adaptándolo, claro está, a las características de cada individuo y disciplina. Sin embargo, la intensidad puede ser un buen camino, casi el único, si no se dispone del tiempo suficiente como para realizar sesiones a baja intensidad con un mínimo de volumen como para alcanzar unas adaptaciones significativas en cuanto a capacidad aeróbica. En estos casos la baja intensidad quedaría sólo reservada para sesiones o entrenamientos regenerativos, pero al tratarse de entrenamientos cortos, tendrían poco impacto en la mejora de nuestra resistencia. Si dispones de poco tiempo tendrías que buscar una mejora física por un mayor porcentaje en el uso de la intensidad, aún renunciando a cierta capacidad de resistencia. Por otro lado, aclarar que siempre pueden buscarse opciones intermedias y aprovechar, si te es posible, las salidas de fin de semana para trabajar a bajas intensidades y con un buen volumen, incidiendo así en tu capacidad aeróbica.

“Entrenamientos de volumen: lentos y de larga duración, te ayudan a ir más rápido…”

Si, siempre y cuando tengas la posibilidad de hacerlos durante al menos 6 a 8 semanas, con sesiones de 3 horas o más, del orden de 2 a 4 días por semana.

“No tengo tiempo para entrenar el volumen, pero tengo años de experiencia”

En ese caso, podrás entrenar basándote en la intensidad. Es un entrenamiento más duro, a nivel de esfuerzo, pero te hará ir más rápido en el corto plazo. Deberás eso sí, planificar muy bien las fases de descanso.

“No tengo tiempo para hacer volumen y acabo de empezar a montar en bici”

SI es así, no te preocupes. En tu caso, sesiones de baja intensidad de una hora y media pueden ser suficientes para hacerte mejorar en resistencia y capacidad aeróbica. No necesitas, de momento, sesiones muy largas para elevar tu nivel.

“La alta intensidad mejora mucho nuestro nivel de forma…”

Sí, a corto plazo. Nos proporciona mejoras relativamente inmediatas que, de no mantener el nivel de los entrenamientos, desaparecen de manera rápida. Por ese motivo se utiliza especialmente en periodos próximos a las competiciones.

“Entrenamiento de volumen, cuánto hay que hacer semanalmente…”

Dependiendo de tus características y el contexto, pero un mínimo de 2 y un máximo de 4 días de baja intensidad y más de 3 horas por sesión puede ser un buen estímulo para una gran parte de los ciclistas aficionados.

“Entrenamiento de alta intensidad, con qué frecuencia…”

Si te centras en un entrenamiento con poco tiempo y, por tanto, te basas en la intensidad, debes tener en cuenta que tampoco puedes rodar duro todos los días. Márcate un máximo de 3 días intensos a la semana, el resto descansa o rueda suave.

“He escuchado que puede comenzarse a entrenar con series cortas y duras…”

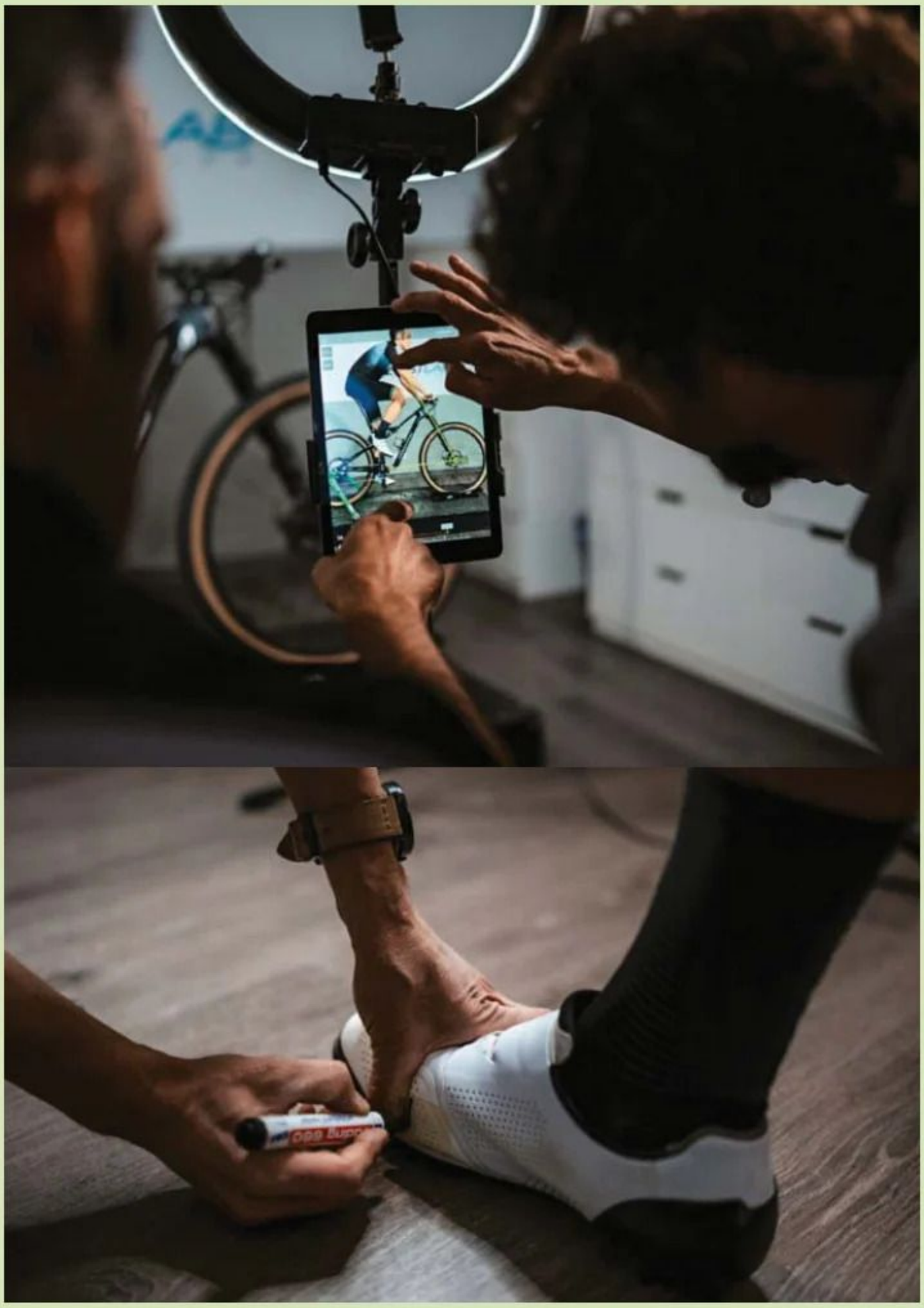
Aunque no tengas tiempo para hacer volumen, siempre es recomendable iniciar un plan de entrenamiento por rodajes suaves, como adaptación al ejercicio. En función de tu nivel, pasadas unas semanas podrás iniciar ya la fase de intensidad.

“LA INTENSIDAD ES EL MEJOR CAMINO SI NO SE DISPONE DE TIEMPO”

TEXTO:
Miguel Ángel Sáez

MISMAS MEDIDAS PARA TODAS MIS BICIS, ¿SÍ O NO?

Una de las preguntas que más nos llegan a la redacción, respecto a la biomecánica, es si las medidas extraídas de un estudio biomecánico sobre una de nuestras bicis son las mismas que deberíamos llevar para el resto de nuestras bicicletas de otras disciplinas.



CUANDO TIENES DOS O MÁS BICIS

Entre la comunidad biker es habitual encontrar a ciclistas que disfrutan de dos o más modalidades a la vez, siendo la montaña y la carretera la combinación más habitual, aunque también pueden introducirse en la ecuación otras como el gravel o el enduro por ejemplo. La cuestión es que que existen ciclistas que manejan, habitualmente, dos o más bicicletas y a la hora de realizarse un estudio biomecánico, surjen las dudas. Una de las más habituales es si, por ejemplo, un mismo estudio y por tanto, la determinación de unas medidas biomecánicas únicas, sirven para ser aplicadas a todas sus bicis. Muchos creen que sí y sin embargo, la respuesta es, rotundamente, no.

BIOMECÁNICA, UN PROCESO ÚNICO PARA UN CONTEXTO ESPECÍFICO

Cuando en un estudio biomecánico se analiza la posición de un ciclista sobre su bicicleta, se hace teniendo en cuenta, en primer lugar, unos valores de referencia en los ángulos de flexión y extensión de sus articulaciones y que nos aseguran que el individuo no adopta ninguna posición comprometida para su integridad física, que pueda lesionarle o producirle molestias. Y aunque estos valores referenciales son siempre los mismos y el ciclista tiene las mismas características anatómicas sobre sus diferentes bicis, es verdad que cada una de ellas está diseñada para un uso distinto y para circular por diferentes terrenos.

Este punto es muy interesante, pues los que tengáis experiencia en diversas disciplinas o tipos de bici sabréis que sobre la bicicleta de carretera el pedaleo suele ser más redondo o en todo caso, más armónico, gracias a una terreno más estable y con menos irregularidades, que lo facilita. Por otro lado, en bici de montaña se pedalea en situaciones más dinámicas, con un mayor movimiento del cuerpo y con más inestabilidad, debido a lo abrupto del terreno. Por ese motivo quizás debamos adoptar una posición más baja del sillín que nos favorezca una mayor implicación de todos los músculos involucrados en el pedaleo, incluyendo el glúteo o los isquiotibiales. Consiguiendo así un pedaleo más "a pistón" que nos ayude a superar mejor los desniveles y obstáculos de la montaña.

LO QUE SIRVE EN UNA BICI NO LO ES PARA OTRA

Del mismo modo ocurre con la inclinación del tronco, por ejemplo. En carretera tiene sentido adoptar una posición de éste más adelantada, para favorecer la aerodinámica y la potencia en el pedaleo mediante una mayor implicación del glúteo, por ejemplo. En bici de montaña, sin embargo, hay que tener en cuenta que la misma inclinación del tronco puede ser contraproducente con la conducción en descensos o trialeras muy verticales, en las que aplicar demasiado peso sobre el manillar puede hacernos perder el control de la bicicleta. Estos son algunos sencillos ejemplos que vienen a reforzar la idea de que cada bicicleta que tengamos, necesitaría un estudio biomecánico o fitting diferente, siempre y cuando queramos ser exigentes y cuidadosos con nuestro rendimiento y salud.

Hoy en día existe la posibilidad de analizar dos o incluso más bicis en un mismo estudio biomecánico, algo que tiene sentido con la proliferación de diversas disciplinas como el gravel u otras más tradicionales pero que igualmente requieren de ajustes específicos como bicicletas de enduro, de bikepark o incluso urbanas.

MOMENTO DE HACER CAMBIOS

El invierno suele ser un periodo de transición para muchos ciclistas. Un momento de impás entre una temporada y otra. Aquellas semanas en las que por falta de luz o por un clima adverso, pedaleamos menos. Por ese motivo, es el periodo del año más propicio para hacer algunos cambios que solemos tener pendientes y nunca nos decidimos a llevar a cabo. Te ponemos tres ejemplos de cambios interesantes.

MODIFICAR LAS MEDIDAS DE LA BICI

Revisar la posición de tu bicicleta es necesario cada cierto tiempo, aunque no cambiemos de bicicleta, pues nuestro cuerpo varía con el paso del tiempo. Sin embargo, si con un estudio o una revisión biomecánica determinamos que hay que hacer cambios en las medidas de nuestra bici, aparece una situación de riesgo. Es probable, lo es más cuanto más tiempo llevemos adoptando la misma posición sobre la bici, que introducir un cambio en nuestras medidas nos genere alguna molestia o problema de adaptación. Algo que se puede agravar si además, estamos en una fase del año en la que entrenamos con intensidad o dedicamos muchas horas de bici a la semana. Esta es la razón por la cual cualquier cambio de componente o modificación de la posición en la bici deberian llevarse a cabo, idealmente, en invierno, que es cuando por lo general montamos menos y por lo tanto, cuando mejor podemos tolerar cambios de posición, reduciendo así el riesgo de lesión o las molestias en articulaciones, tendones o zonas musculares localizadas,

INTRODUCIR EL ENTRENAMIENTO DE LA NUTRICIÓN

Comer más sobre la bici es otra de los nuevas técnicas que más están contribuyendo a un mejor rendimiento de los ciclistas. Ser capaces de ingerior, 80, 90 o incluso más gramos de hidratos de carbono por hora nos permite afrontar mucho mejor las largas distancias. Sin embargo, entrenarlo no resulta fácil ni se consiguen resultados inmediatamente. Por este motivo, nuestra recomendación es que durante el invierno, con menos concentración de entrenamientos y sin apenas competiciones o retos importantes, es un buen periodo para ir entrenando y adaptando al organismo a ingerir más alimentos durante el esfuerzo, probar nuevos sabores e incluso nuevos formatos de alimentos para tomar sobre la bici. Los largos rodajes de invierno, por ejemplo, se nos antojan como las sesiones ideales para ello.

BAJAR DE PESO

Introducir una restricción calórica para la pérdida de peso también resulta crítico mientras entrenamos a alta intensidad y por supuesto, si estamos inmersos en competiciones, Esta situación podría incidir en pérdida de masa muscular y una escasa disponibilidad de hidratos de carbono, por ejemplo, afectándonos en un menor rendimiento. En los meses del año en los que no te pones ningún dorsal ni en los que los entrenamientos son los más exigentes es también una buna oportunidad para probar cómo asimilas una restricción en el aporte de calorías, mientras mantienes ciertos niveles de actividad física, pero sin que sean muy exigentes. También esa época del año puede ser mas fácil para adquirir nuevos hábitos que luego, durante el año, puedas mantener para mantener también el peso alcanzado.

3 CONSEJOS PARA ENTRENAR (MEJOR) CON EL FRÍO

Al igual que lo hacen las temperaturas muy elevadas, el frío puede también afectar a nuestro rendimiento e incluso nuestra salud. Para evitar riesgos, te proponemos tres consejos que te ayudarán a mantener unas mejores prestaciones físicas y proteger tu integridad física durante esos días fríos del invierno en los que sales a pedalear.

ARTICULACIONES CALIENTES

Es habitual ver a bikers que, aún con temperaturas muy bajas, prefieren salir de corto, especialmente en cuanto al culote, dejando las rodillas al descubierto. Lo más recomendable, en estos casos, es llevar esta articulación cubierta, para evitar que trabaje a bajas temperaturas. La rodilla, igual que otras articulaciones, está envuelta de la cápsula sinovial, repleta de líquido sinovial) cuyo objetivo es mantener lubricada la articulación. Con el frío este líquido es algo más denso, aumentando las resistencias internas de la rodilla y de sus superficies de fricción. Si hace frío, lo mejor es que cubras las rodillas, con un culote largo o en su defecto o si lo prefieres, con unas perneras que cubran sólo la articulación, al estilo pirata.

CALIENTA MÁS

Las bajas temperaturas afectan también a la temperatura corporal y por extensión a la de nuestros músculos. Esto nos debería hacer tomar conciencia sobre una necesidad mayor de realizar un buen calentamiento en la fase inicial de cualquier salida o entrenamiento y por supuesto, antes de tomar parte en cualquier competición. Deberíamos incrementar tanto la duración como la intensidad del mismo para provocar una mayor activación de nuestro cuerpo y elevar así la temperatura. No dedicar el suficiente tiempo al calentamiento en situaciones de frío condiciona negativamente nuestro rendimiento, pues existe numerosa bibliografía científica que demuestra la efectividad de esta parte de la sesión, sugiriendo que los deportistas que calientan obtienen mejores resultados en el momento del esfuerzo. Esto se produce en mayor medida cuanto más frío es el ambiente en el que se produce la actividad física.

COME MÁS CANTIDAD EN MARCHA

El frío aumenta el gasto calórico, en reposo, pero también durante el ejercicio físico. Esta circunstancia provoca que nuestras necesidades energéticas aumenten cuando pedaleamos con frío. Por tanto, una buena medida para ello es aumentar tanto el alimento sólido como el líquido que podamos tomar en marcha. Como ocurre siempre, la proporción entre un tipo u otro de alimento, sólido o líquido, dependerá de la intensidad del esfuerzo que estamos realizando, siendo el líquido más adecuado para intenisdades muy elevadas y el sólido para esfuerzos de larga duración y baja intensidad, cuando no existe una redistribución del flujo sanguíneo tan acentuada y por tanto, el sistema digestivo no ve comprometida su actividad. No alimentarse debidamente con el frío puede hacer que alcancemos una hipoglucemia con más facilidad de lo que lo haríamos a una temperatura más cálida. Por el efecto de más degaste que provoca el frío y porque, por lo general, en invierno tenemos peor nivel de forma y somos menos eficientes energéticamente.

CÓMO ELEGIR
NEUMÁTICOS DE INVIERNO

SI ERES DE LOS QUE LLEVAN LOS MISMOS NEUMÁTICOS DURANTE TODO EL AÑO, YA ES HORA DE QUE VAYAS CAMBIANDO EL CHIP. EL TERRENO CAMBIA MUCHO CUANDO LLEGAN LAS LLUVIAS, Y ES EL MOMENTO DE LOS NEUMÁTICOS DE INVIERNO, LOS ESPECIALISTAS.

Los ESPECI

TODOS SABEMOS QUE CUANDO EL TERRENO ESTÁ UN POCO HÚMEDO EL AGARRE (O "GRIP") AUMENTA Y LAS BAJADAS SE CONVIERTEN EN EL NO VA MÁS DE LA DIVERSIÓN Y DEL PLACER. Pero ¿qué pasa si hay exceso de humedad? Pues también lo sabemos, que la salida se puede tornar en un auténtico infierno, con dificultad para avanzar y resbalones. En estas situaciones, la elección de neumáticos es clave. Muchas carreras se han ganado y perdido por una correcta o no elección de neumáticos. Tal vez hay zonas como en los extremos norte y sur de la península o las Islas Canarias donde podemos llevar los mismos neumáticos todo el año sin perder rendimiento, pero en el resto, donde la climatología es claramente cambiante y con etapas de seco y húmedo más marcadas, es recomendable poner unos neumáticos para terreno húmedo tan pronto empiezan a aparecer las lluvias de otoño.
Estos son los puntos clave en los que te debes fijar para elegir unos buenos neumáticos para invierno.

EL TAQUEADO

Hay un tipo de dibujo específico para barro, y los sabrás identificar en cuanto los veas. Los tacos son grandes, altos y muy separados entre sí, con la intención de crear una buena superficie de contacto entre la goma y el terreno, con mordiente para que se claven bien en el suelo, y con grandes espacios para que el barro no pueda quedarse pegado. Al estar los tacos separados, el propio peso del terrón que queda atrapado entre ellos es suficiente como para que salga despedido. Por el contrario, estos tacos altos son menos estables en terrenos duros, como piedra mojada o raíces.

¿ANCHOS O ESTRECHOS?

La elección de la anchura depende del tipo de terreno, las preferencias de cada cual, y hasta de la propia bicicleta. Por lo general uno más estrecho es mejor en barro blando y pegajoso, donde facilita el giro de la rueda evitando que pueda llegar a bloquearse en el propio cuadro. La barrera de barro que se forma justo delante del neumático mientras rueda es menor, por lo que el avance en este terreno exige menos fuerza. Por el contrario, un neumático más ancho genera una barrera superior, y el avance es más costoso, a lo que hay que sumar el mayor rozamiento por una huella de pisada más grande. Los neumáticos anchos pueden acumular más barro, tenlo en cuenta si el paso por vainas o tirantes de tu bici está comprometido. Como punto a favor de un balón mayor encontramos su mayor flotabilidad (se hunde menos en el terreno) y el mejor agarre en piedra o raíces mojadas. También estos últimos son la mejor elección para montar sobre nieve.

EL COMPUESTO DE GOMA

Para montar por barro suelto el tipo de goma o compuesto importa poco, si es más blando o más duro es menos determinante que el dibujo o el balón. En cambio, para terrenos húmedos mixtos, con rocas o raíces mojadas, sí es importante. Una goma más blanda proporcionará un mayor agarre y tracción reduciendo o evitando deslizamientos del neumático. Como norma general los neumáticos de gama alta, los más caros, son los que tienen compuestos de goma más elaborados/blandos que ofrecerán mejor agarre a cambio de más rozamiento o lento avance en terrenos más duros o secos.

LA PRESIÓN

La presión también es importante y al igual que ocurre en verano con el terreno seco, si bajamos la presión ganaremos agarre sobre rocas, raíces o terreno húmedo en general al contar con una huella de pisada mayor. Con neumáticos tubeless es menos peligroso desde el punto de vista de los pinchazos rodar a bajas presiones, pero si aún llevas cámaras tendrás que tener cuidado porque aumenta el riesgo de pinchazo por pellizco.

TEXTO: Iván Mateos

FOTOS: Archivo BIKE

ALISTAS

mountainbike.es

11 NEUMÁTICOS PARA BARRO

Hemos recopilado una selección de neumáticos indicados específicamente por los fabricantes para barro. Muchos de ellos son neumáticos de Descenso o Enduro, modalidades donde encontrar el máximo agarre es crítico. También hay algunos modelos para XC, aunque la mayoría de marcas prescinden de fabricar neumáticos XC para barro y los que recomiendan son de dibujo mixto, por una razón de rendimiento: en el XC lo que prima es la velocidad, y un dibujo/compuesto específicos para barro consistente en tacos altos y goma banda perjudicaría esta prioridad.

»Bontrager
G-SPIKE TEAM ISSUE

Cubierta de descenso específica para barro con tacos recortables, diseñada para obtener el nivel de agarre que demandan los corredores profesionales de Trek, tanto en DH como en Enduro. Es un neumático para ser utilizado con cámara (es decir, no es Tubeless) y cuenta con compuesto de goma blanda de 42a para aportar el máximo agarre, y aro de acero.

Tipo: DH, Enduro
Medidas: 27,5"x2,40" / 29"x2,40"
Peso: 1.200-1.475 gramos
Precio: 74,99€
www.trekbikes.com

»Chaoyang
PHANTOM MUD

Es un neumático muy conocido en competición, popularizado por el equipo español BH Templo Cafés UCC. Está disponible en única medida pero en diferentes compuestos de goma y tipo de carcasa. Aparte de este modelo, Chaoyang cuenta con otros neumáticos de distintas modalidades específicos para barro, como el Rock Wolf o el Mud Shredder.

Tipo: XC
Medidas: 29"x2,0"
Peso: 595-690 gramos
Precio: desde 30€
www.cdc-sport.com

»Continental
HYDROTAL

Neumático específico para DH, el indicado de la marca para las peores condiciones de barro. Combina una carcasa Tubeless ampliamente reforzada con 6 capas bajo la banda de rodadura, y refuerzos laterales anti pellizcos, con el compuesto más blando y adherente de la marca, el SuperSoft Compound.

Tipo: DH, Enduro
Medidas: 27,5"x2,40" / 29"x2,40"
Peso: 1.290 gramos
Precio: desde 60€
www.continental-tires.com

»Hutchinson
TORO XC

Las Toro XC están disponibles en una gran variedad de medidas y compuestos diferentes, que cubren las necesidades de modalidades desde el XC al Trail. Todas ellas son Tubless Ready y destacan las opciones más altas de gama con carcasas reforzadas Hardskin y compuestos de goma doble Race Ripost, más blando en los laterales y medio en la banda de rodadura. Existe una versión Gravity.

Tipo: XC, Trail
Medidas: 27,5"x2,10"-2,25" / 29" x 2,10"-2,25"-2,30"-2,40"
Peso: 680-990 gramos
Precio: desde 25€
www.cycling.hutchinson.com

»Kenda
GRAN MUDDA

Neumático "gravity" con carcasa reforzada KVS (Kenda Vector Shield) consistente en una lámina de aramida que recubre todo el interior para evitar los pinchazos. En el diseño, se ha enfatizado en el refuerzo de los tacos para un mejor soporte en frenadas y curvas. Kenda dispone de otros modelos recomendado para barro "suave", como el Karma para XC o el Nevegal 2 para Trail.

Tipo: DH, Enduro
Medidas: 27,5"x2,40" / 29"x2,40"
Peso: 1.140-1.234 gramos
Precio: desde 49€
bicimax.com

»Maxxis
SEVERE

Nuevo neumático en el catálogo de Maxxis, indicado especialmente para barro, que también estrena compuesto de goma MaxxSpeed, un 25% más rápido. El diseño de la banda de rodadura se basa en una configuración de tacos de altura moderada y amplio espaciado, para evacuar el barro. La hilera central de tacos aproximados busca un avance efectivo. Sólo está disponible en carcasa EXO Protection, ligera con 120TPI y laterales protegidos.

Tipo: XC
Medidas: 27,5"x2,25" / 29"x2,25"
Peso: 745 gramos
Precio: desde 45€
teambike.com

»Schwalbe
DIRTY DAN

Con taqueado separado y alto, son específicas para barro blando, donde pueden clavarse y ofrecer agarre adicional. La línea de tacos laterales ha sido diseñada para elevar la respuesta en paso por curva plana o contraperaltada. Schwalbe dispone de otros modelos con buen comportamiento en barro aunque no específicas, como la Magic Mary o la nueva Tacky Chan (DH, Enduro), la veterana Nobby Nic (Trail) o la Rocket Ron (XC).

Tipo: DH, Enduro
Medidas: 27,5"x2,35" / 29"x2,00"-2,35"
Peso: 1.345 gramos
Precio: desde 45€
www.schwalbe.com

»Specialized
HILLBILLY

El modelo Trail más especializado para barro de la marca tiene compuesto de goma Gripton, espaciado y moderadamente alto taqueado y una carcasa reforzada Grip Trail resistente a los pinchazos y con más estabilidad en la pared lateral. Existe una versión Gravity con balón aún más reforzado y compuesto de goma Sticky Fast T9 que eleva el agarre.

Tipo: DH, Enduro, Trail
Medidas: 27,5"x2,30"-2,40"-2,60" / 29"x2,30"-2,40"-2,60"
Peso: 830-1.340 gramos
Precio: 60-70€
www.specialized.com

»Michelin
WILD MUD

Neumático de competición para XC que cuenta con el compuesto de goma de máximo agarre incluso en barro, el Gum-X. En el diseño de tacos Twisted, los tacos están retorcidos, para expulsar mejor el barro. Además la tecnología Cuttable Blocks facilita recortar los tacos para encontrar el agarre adecuado según las condiciones del terreno. Existe una versión DH, las DH Mud, con goma blanda y carcasa reforzada.

Tipo: XC
Medidas: 29"x2,00"
Peso: 640 gramos
Precio: desde 39€
www.michelin.es

»Pirelli
SCORPION RACE DH MUD

Desarrollado para las condiciones de barro más extremas y competición, reconocibles por su decoración amarilla. La banda de rodadura está profundamente tallada para brindar agarre y evacuar el barro. La carcasa DualWall+ ofrece estabilidad y resistencia a los pinchazos, y el compuesto de goma SmartEvo DH agarre a cualquier temperatura, con 42a de dureza.

Tipo: DH, Enduro
Medidas: 27,5"x2,40" / 29"x2,40"
Peso: 1.310-1.360 gramos
Precio: desde 69€
cicleon.com

»Vittoria
MOTA ENDURO

Presentan el compuesto 1C RACE, con una innovadora combinación de moléculas rellenas de grafeno y sílice de manera uniforme, que proporciona una flexibilidad y deformación óptimas a la banda de rodadura. Cuenta con un taqueado espaciado, diseñado específicamente para terrenos blandos y sueltos. También disponible en versión Race, con carcasa reforzada.

Tipo: Enduro
Medidas: 27.5x2.40", 27.5x2.60", 29x2.4", 29x2.60".
Peso: 1.130-1.340 gramos.
Precio: 84,99€
www.vittoria.com

*CONSULTORIO

¿TIENES UNA CONSULTA QUE HACERNOS?
ENVÍALA A bike@mpib.es, INDICANDO EN EL ASUNTO "CONSULTORIO"

TEXTO:
Iván Mateos

MÁS DIENTES, ¿MEJOR?

¿Vale la pena hacer un upgrade a mi buje trasero de la Cannondale Scalpel, poniendo el núcleo DT Swiss Ratchet System NL en lugar del actual de palas?
Francisco Sarta, **vía e-mail**

Como ya sabemos, el Ratchet System NL es un kit de actualización para núcleos DT Swiss con sistema de trinquete, que consta de unos discos de fricción dentados que crean un punto de contacto simultáneo múltiple (el estándar tiene 18 dientes, los de trinquetes tienen 3), soportando una mayor tensión de pedaleo, a la vez que reduce el ángulo de giro muerto al inicio del pedaleo. Bajo nuestro punto de vista esta actualización merece la pena en caso de que busques una mayor velocidad de respuesta y fiabilidad en competición o si has tenido un problema mecánico con tu actual núcleo de palas o trinquetes y tienes que sustituirlo por uno nuevo, en cuyo caso puedes aprovechar y por poco más dinero actualizarlo. Para un usuario rutero normal que no compite asiduamente no va suponer una mejora sustancial ni en durabilidad ni en rendimiento.

PORTABULTOS DOBLE SUSPENSIÓN

Quiero hacer un viaje de varios días, pero me encuentro con el problema de que mi bici es de doble suspensión, ¿qué opciones tengo para llevar todo lo que necesito?
ViajeroMTB, **vía e-mail**

Lo primero que te podemos decir es que no sobrecargues el basculante. Es decir, si te decantas por alguna de las opciones que te detallamos a continuación, no pongas más de 10-15 kilos, no por la integridad del propio portabultos, sino por la de la bici. Las bicis con suspensión trasera no están diseñadas para llevar un portabultos. Intenta distribuir todo el peso entre otro tipo de bolsas de las que actualmente hay tanta variedad gracias al gravel, del tipo manillar, cuadro, horquilla... cuanto más repartido lo lleves menos sufrirá el cuadro. Dicho esto, las opciones que tienes para llevar equipaje en tu suspensión trasera son:

>Bolsa de sillín: Si llevas tija telescópica quizás sea recomendable cambiarla por una rígida. Se sujetan al sillín y también a la tija, y tienen en torno a 10-13 litros de capacidad. Según el recorrido de suspensión de tu bici, la rueda pueda llegar a impactar.

>Portabultos de fijación a tija: Estos cargan poco peso y casi ya no se usan, por aparición de las grandes bolsas de sillín. Tendrás que elegir un modelo elevado para salvar la rueda en compresión máxima, es decir, para que no lo golpee la rueda. El problema de éstos es si llevas tija telescópica; no es recomendable sujetarlos a ella. Lo mejor es que la suspensión es totalmente funcional.

>Portabultos a basculante: Algunas marcas tienen opciones que se anclan, mediante cintas a los tirantes del basculante. Si no vas a llevar mucho peso, bien, pero si pretendes cargar... estarás sometiendo al basculante a un sobreesfuerzo. Además, el peso que cargues "endurecerá" el funcionamiento de la suspensión.

>Portabultos articulado: hay algún diseño en el mercado de portabultos que se apoya en el eje de la rueda trasera y a la vez, se fija con una pletina articulada al cuadro, lo que le permite acompañar a la suspensión en su movimiento ascendente. Estos son más complejos, pero reparten mejor el esfuerzo de las cargas entre el cuadro y el basculante.

RUEDA GRAVEL EN 29"

¿Se pueden montar unos neumáticos de gravel en unas ruedas de 29" de MTB?.
Nacho Correa, **vía e-mail**

El diámetro interior de un neumático está estandarizado según la norma europea ERTRO (European Tyre and Rim Technical Organization) y según esta las medidas de las ruedas de MTB y gravel son iguales. Las de 29" equivalen a unas 700c en gravel, y tiene un ETRTO de 622, mientras que las 27,5" equivaldrían a unas 650b, con un ETRTO de 584. El número ETRTO no es más que el diámetro del neumático, medido en los aros, expresado en milímetros. En principio no hay ningún problema en montar un neumático gravel a una Mountain Bike, siempre que se tenga en cuenta el ancho de la llanta, que no supere la medida habitual de una llanta de gravel, que se sitúa en torno a los 25mm. Si nuestra llanta MTB es más ancha podríamos tener problemas en forma de pinchazos por pellizco, al quedar el neumático demasiado abierto, lo cual reduce la altura del balón del propio neumático.

CARGAR LA E-BIKE EN EL COCHE

A veces salimos de fin de semana y nos hemos topado con el problema de hacer una ruta el sábado y no tener dónde recargar la batería para la salida del domingo. Nos estamos planteando comprar un inversor para hacerlo desde el coche, ¿es viable?
Justo, **vía e-mail**

Cargar la batería de una eBike desde un coche es una operación altamente perjudicial para la integridad de la batería del propio vehículo, salvo que se cuente con un sistema especialmente adaptado, es decir, una batería adicional con la capacidad necesaria. El cargador de una eBike no es como el cargador de un móvil, es un cargador con un alto consumo, de aproximadamente 300W. Si conectas el cargador (que es de 220V, la tensión de la red) a la batería del coche (que es de 12V) necesitarás un inversor de corriente, que transforme los 12V del coche a los 220V que necesita el cargador de la eBike. El inversor también tendrá un consumo propio para funcionar.

En total rondará los 25 amperios de consumo a la hora. Si la batería de arranque del coche es de 80A, quiere decir que en 3 horas prácticamente la habrás agotado. Si por norma, una eBike requiere unas 4 horas para su recarga.. no salen las cuentas, y menos si llevas 2 baterías para tu bici. La única opción factible es conectar a recargar con el coche en marcha, para que el alternador del motor sea quien suministre la energía demandada por el o los cargadores, pero habría que circular el tiempo necesario.

SE APAGA EL DISPLAY

Tengo una Mondraker Crafty RR de 2022 con Bosch smartsystem, que la enciendo y se apaga de nuevo, no se mantiene encendida. ¿Tendré que llevarla al Servicio Técnico?
Daniel Ceballos, vía e-mail

Parece un problema de conexión, por lo que antes de llevarla al taller te recomendamos que revises todas las conexiones, es decir, el cableado, empezando por el cable que va desde el mando LED Remote al display Kiox 300. Desconecta, limpia, aplica un lubricante para contactos eléctricos y vuelve a conectar. Si el problema persiste continua con el cable que va del display al motor; puede que tengas que desmontar algunas partes de la bici. Si no se arregla, puede darse el caso de que los conectores y las conexiones están bien, pero hay algún cable dañado internamente, inapreciable a simple vista, y ese es el origen del problema. Si tienes un compañero con el mismo sistema eléctrico puedes probar con sus componentes en tu bici, a ver si tienes suerte y localizas el fallo. Y si todo esto no da resultados, pues tendrás que llevar la bici al taller, donde seguro localizarán la avería.

ARTENRUTA REPARACION Y PINTURA DE CUADROS

*Reparaciones de carbono
*Diseños personalizados
*Soldaduras

25 ANIVERSARIO

NUEVO WHATSAPP 686612508
Tno 91 874 50 91

Cuadro fabricado en carbono T1000 EPS Twin Mold System 780g en tall 48
Pintura personalizada
Precio 825 + IVA=998.25€

www.artenruta.com Siguenos en facebook artenruta@artenruta.com

Natalia Fischer >

XXXIII CLÁSICA DE VALDEMORILLO

HOLA ¿QUÉ TAL?

FRANCISCO HERRERO Y NATALIA FISCHER SE ESTRENARON CON SUS NUEVOS EQUIPOS COMO GANADORES DE LA 33 EDICIÓN DE LA CLÁSICA DE VALDEMORILLO, EL ARRANQUE OFICIAL A LA NUEVA TEMPORADA 2024. Ya son nada menos que 33 ediciones de la Clásica de Valdemorillo, una prueba que ha caminado en paralelo y siendo reflejo de toda la evolución del mountain bike en nuestro país desde sus comienzos allá a principios de los años 90 del pasado siglo. La misma prueba, que se celebra cada año en el paisaje de pre-sierra de Guadarrama que rodea la localidad madrileña que le da nombre, ha tenido diversas manifestaciones en todos estos años, desde lo más competitivo hasta el carácter más lúdico. Pero siempre ha sido punto de inicio al año. A Valdemorillo siempre ha habido que ir abrigados. Este año no fue excepción, aunque ha sido más el agua que el frío la protagonista. En un día de sol espléndido, los más de 500 participantes se han tenido que mojar los pies más de una y dos veces al atravesar los crecidos ríos y charcos que unas lluvias abundantes en los días previos nos han regalado.

En Valdemorillo siempre hay muchos saludos después del parón de pretemporada, y muchos y muchas corredoras llegan con los nuevos colores de los nuevos equipos. Este año pudimos disfrutar de la presencia de Natalia Fischer que se estrenaba en su nuevo equipo Scott Cala Bandida, acompañada de Sergio Mantecón, mientras que otro corredor destacado, Francisco Herrero, ganador de la pasada Titan Desert Almería, también se estrenaba con su nuevo equipo, el Flyz Orquin.
Tanto Natalia como Fran han llegado con fuerza e ilusión, y ambos han conseguido hacerse con sus respectivas pruebas en la clasificación general. La malagueña lo ha hecho con más claridad, destacada desde el comienzo, por delante de una sólida Jesica Cruz, también del Flyz Orquin, y de Claudia Sánchez Massa de Tenerife Bike Point. Por su parte Fran Herrero ha tenido que luchar más su victoria. El segoviano ha sido muy activo, seleccionando un primer grupo y yéndose luego en solitario. Sin embargo un veterano Sergio Mantecón ha conseguido neutralizarlo para intentar alcanzar la victoria con ataques muy fuertes en la última subida del día, la más selectiva. Hernández, no obstante, demostró que ha arrancado en muy buena forma la temporada, aguantó los embites y consiguió imponerse en el largo esprint en la zona de llegada a meta, en suave bajada, para llegar victorioso con unos metros de ventaja. Completó el podio el compañero de Herrero en Flyz Orquin, Juan Ignacio Pérez.

El equipo madrileño ha tenido un gran comienzo de temporada, al igual que Scott, la marca patrocinadora del evento, que este año se estrenaba como parte del Circuito Scott 7 Estrellas, y que es la marca patrocinadora de los equipos de cinco de los seis protagonistas de los podios de la clasificación general de esta edición. Además de estrenarse, como decimos, como parte del circuito Scott 7 Estrellas, la Clásica de Valdemorillo ha sido también la primera de las seis pruebas que este año componen la Copa de Madrid XCM. La siguiente prueba del Circuito Scott 7 Estrellas, y de la Copa de Madrid XCM, será en Colmenar de Arroyo, la Ruta de las Dehesas el próximo 11 de febrero. ○○

+INFO: www.circuito7estrellas.com

TEXTO: Miguel Lorenzo
FOTOS: Last Lap

FRAN HERRERO DIO LA VICTORIA A SU NUEVO EQUIPO FLYZ ORQUIN

Francisco Herrero >

Natalia Fischer, *muy feliz en su estreno con Scott Cala Bandida.*

CLASIFICACIONES

GENERAL MASCULINA: **1º** Francisco Herrero 1:44:29 FLYZ ORQUIN. **2º** Sergio Mantecón 1:44:32 SCOTT CALA BANDIDA. **3º** Juan Ignacio Pérez 1:44:58 FLYZ ORQUIN.

GENERAL FEMENINA: **1ª** Natalia Fischer 2h 10:13 SCOTT CALA BANDIDA. **2ª** Jessica Cruz 2:13:11 FLYZ ORQUIN. **3ª** Claudia Sánchez Massa 2:14:24 TENERIFE BIKE POINT.

HAY MUCHO NIVEL

Mediterranean Epic

La Mediterranean Epic, una de las tres únicas pruebas UCI SHC que habrá en el calendario internacional 2024, estrenará nuevos tramos para este año que llega, y lo hace en nada menos que tres de sus cuatro etapas. Se celebrará del 8 al 11 de febrero y contará, como es habitual, con cuatro etapas. La primera jornada repetirá su recorrido de 2023, pero en la segunda jornada llega una avalancha de novedades en forma de cinco nuevos tramos de sendero, tanto de bajada como de subida. Gosos, Mini mundial, Torkika y Parañ, Font del Buitre y Fontanar son nombres que acabarán siendo familiares para los bikers que compitan en 2024 así se llaman los cinco tramos de estreno que darán un aire nuevo a esa segunda jornada. Los cambios no terminan ahí y la tercera etapa también tendrá una nueva dosis de senderos. Será la etapa más larga de la carrera y en la que debutarán los participantes que opten por tomar parte en el formato Weekend (que permite competir en las dos últimas etapas, las que coinciden con el fin de semana). Este año una vez más la participación será de alto copete, encabezada por el equipo defensor del título, el Speed Company Racing de Georg Egger y Lukas Baum. Entre los equipos españoles más potentes, el Buff Megamo, Scott Cala Bandida, Klimatiza Toteemi Cabberty o Cannondale ISB, así como los habituales nombres mediáticos: este año estará la triatleta Saleta Castro.
www.mediterraneanepic.com

SERÁ PRUEBA UCI

Pulmón de Acero

Durante el mes julio de 2023 la organización de la prueba Pulmón de Acero, en Barakaldo (Bizkaia) inició los trámites burocráticos con la Unión Ciclista Internacional (UCI) para el reconocimiento de esta carrera en su prestigioso calendario. Ahora la UCI incluye la prueba de XC Maratón bajo el distintivo UCI C2, convirtiéndose en la primera prueba barakaldesa de dicha disciplina con este tipo de reconocimiento. La organización trabaja actualmente en la apertura de inscripciones que se planifica para primeros de marzo. La plataforma se abrirá con un cupo máximo de 900 participantes para la prueba MTB y de 200 personas para la salida de senderismo familiar. **www.bikemaratonpulmondeacero.com**

EN PANTICOSA

IXS EUROPEAN DOWNHILL CUP

Las IXS European Downhill Cup de descenso son pruebas que se organizan en la zona centro de Europa, sobre todo, en la zona de los Alpes, desde hace 15 años. Nacieron con la idea de crear un camino de crecimiento competitivo desde niños de 5 años que se iniciaban en la competición del descenso hasta llegar a competir en la Copa del Mundo. Son muchos los corredores de Copa del Mundo actuales que se han iniciado en este campeonato. Este año una de sus pruebas tendrá lugar en Panticosa, el 20 y 21 de julio. Es la primera vez que llegan a España. En las IXS European Downhill Cup participan corredores de las categorías élite, junior, cadete y masters, tanto masculino como femenino. Muchos de los participantes elite son corredores habituales de la Copa del Mundo que aprovechan las fechas intermedias entre pruebas de la máxima competición para participar en las pruebas de la IXS European Downhill Cup y así mantener el nivel competitivo y a su vez intentar sumar puntos UCI. Hay que recordar que todas las pruebas del calendario son C1. **www.ixsdownhillcup.com**

ES HISTÓRICO

Europeo XCM en España en 2026

Tenemos mucha sequía de pruebas internacionales en España, así que recibimos con alegría la noticia de que en 2026 acogeremos un Campeonato de Europa. Concretamente será el de maratón, y en una de las sedes que se han hecho más activas en los últimos años: Ramales de la Victoria. En esta localidad de interior Cántabro, muy cerca de la frontera con el País Vasco, ya se han disputado pruebas de carácter nacional, en 2022 el Campeonato de España XCM, en 2023 Copa de España, y, ya sea puntuable para tal o cual campeonato, cada año se celebra puntualmente el Desafío Dama Roja, con un recorrido exigente en torno a los 2.200 m en sus 65 km de distancia, con lugares emblemáticos como la subida y bajada del famoso Bocarón. Toda esta solvencia organizativa y experiencia en pruebas oficiales se ha visto recompensada con la asignación del Europeo en 2026, y será la primera vez que ocurra en España, tal como ha anunciado la Federación Europea de Ciclismo (UEC).

DE MAR A MAR

Transpyr 2024

Gran Raid MTB, Backroads en bici de carretera o e-Transpyr en bici eléctrica, estas son las modalidades que se podrán escoger en la Transpyr 2024, que se celebrará del 9 al 15 de junio y que estos días se está presentando en diversas localidades. Hay que recordar que Transpyr 2024 estrenará un recorrido totalmente nuevo. Por primera vez los participantes saldrán del Mediterráneo para finalizar en el Cantábrico francés, atravesando los Pirineos de este a oeste y de sur a norte. Ya sea en modalidades de carretera, ebike y mountain bike (MTB), este próximo año los ciclistas partirán desde la localidad de Roses y llegarán a Saint Jean de Luz, cruzando los Pirineos. Los puntos de etapa incluirán Roses y Camprodon en el Pirineo de Girona, La Seu d'Urgell, Vielha en la Val d'Aran, Bagnères-de-Bigorre, Oloron-Sainte-Marie en Haute-Béarn, y Saint-Jean-de-Port y Saint-Jean-de-Luz en el País Vasco francés. **www.transpyr.com**

VISITAMOS THULE

MUCHO MÁS QUE PORTABICIS

BIKE FUE HASTA SUECIA PARA CONOCER MÁS DE CERCA LA MARCA Y... SPOILER... ¡ES BRUTAL TODO LO QUE HACEN Y CÓMO LO HACEN!, ¡Y ESO QUE PENSÁBAMOS QUE CONOCÍAMOS SUS PRODUCTOS!

De siempre tenemos en la cabeza a Thule como 'la marca de los portabicis buenos', al menos nosotros en BIKE y todos mis amigos a los que les pregunto y, sí, confirmamos que sus portabicis son una pasada, pero en su catálogo hay muchos, muchísimos productos más, todos hechos con un mimo y una calidad espectaculares. Hemos podido comprobarlo de primera mano, en su evento internacional THEX 23/24 celebrado en Suecia, en Malmö y en Hillerstorp, sede de su cuartel general y lugar en el que se realiza la mayoría de su producción.

TEXTO: Juanma Montero
FOTOS: Thule

UNA 'FIESTA' PARA MUCHA GENTE

Cuando los suecos se ponen de fiesta, van a fondo, y es que a este evento asistimos nada menos que 650 invitados, de una gran cantidad de países del mundo, incluyendo prensa internacional -ese era nuestro apartado-, distribuidores, celebrities y embajadores de la marca, con unos cuantos olímpicos en sus filas. El evento comenzó en Hillerstorp, en mitad de una espectacular zona de bosques, donde se ubican sus instalaciones

EL PRIMER PORTA ESQUÍS DE THULE SE LANZÓ EN 1977

de producción y donde hace 81 años Thule se daba a conocer al mundo. Hubo que esperar un tiempo tras sus inicios en 1942, hasta 1962, para ver salir de allí las primeras barras de techo, en este caso para llevar esquís. Más adelante crearon adaptadores en sus barras para llevar tablas de surf, bicis o lo que hiciera falta. ¿Y sabéis qué fabricaban antes, allá por el 1942? Seguro que no os imaginabais que empezaron diseñando, produciendo y comercializando trampas para pescar lucios y protectores para los faros de los coches. Pues, hala, ya tenéis un dato curioso para contarle a vuestros amigos bikers y quedar como unos tíos listos.

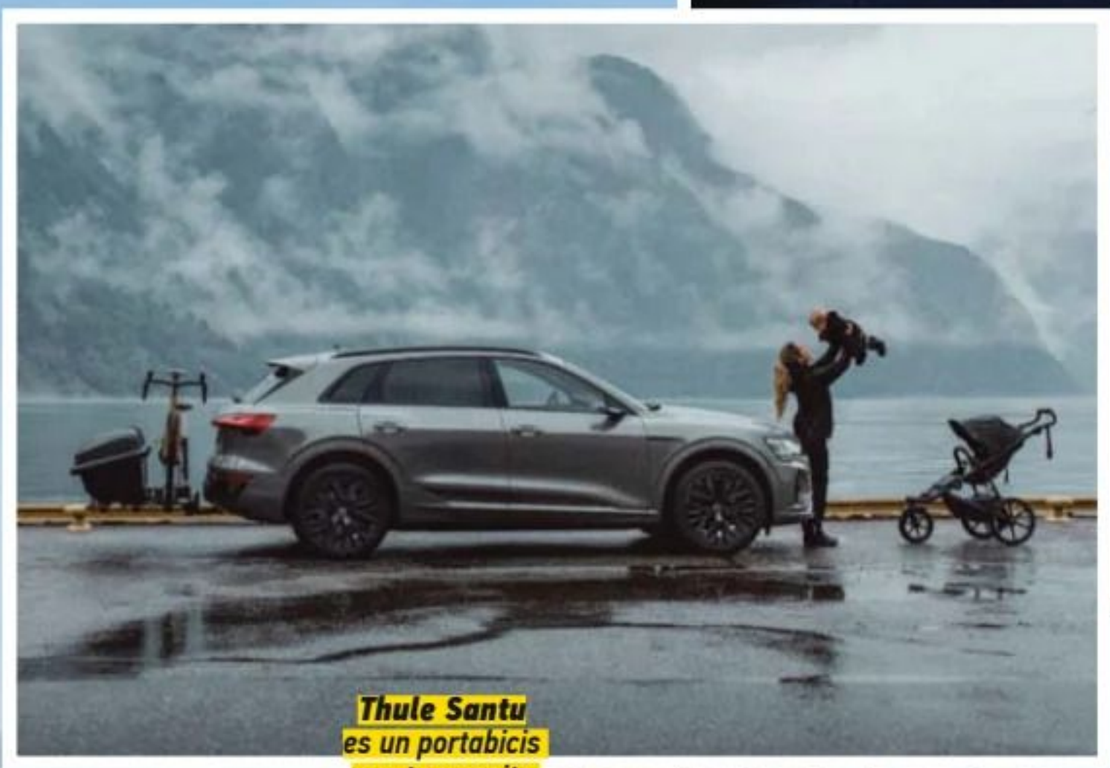
MÁS DE 500 PERSONAS

Las instalaciones de Hillerstorp, que pudimos visitar organizados por turnos, son absolutamente espectaculares: amplios pasillos impolutos, máquinas para fabricar piezas, zonas de pruebas, salas de reuniones, áreas de relax... todo con ese estilo sueco que combina la funcionalidad con la estética y el minimalismo con la elegancia, ya sabéis a lo que me refiero, ¿verdad? En Hillerstorp trabajan más de 500 personas, toda la producción se hace totalmente en casa, hasta allí llega la materia prima que pasa por las prensas de extrusión para sacar 3000 piezas por hora con cada una de las máquinas de fabricación de la infinidad de piezas que producen para los portabicis, para prácticamente la totalidad de los modelos de coches del mercado, y eso es una burrada.

Mientas un pistón sonoro martillea incesantemente por un lado de una de las salas de producción, por el otro van cayendo las piezas a un cajón. En la siguiente zona que podemos visitar abundan los brazos robotizados, que se mueven a una velocidad casi imposible de seguir con la vista para coger piezas de un lugar y depositarlas en otro de forma que el proceso de transformación de cada una no se interrumpa. Lástima no poder mostraros fotos y vídeos de todo esto, por privacidad y para proteger sus procesos no nos dejaron usar la cámara.

A MANO...

Pues sí, hay procesos que siguen haciendo de forma manual, aunque con ayuda de máquinas, como los empaquetados. Desde Thule salen nada menos que 600.000 cajas por año. Tras meter el contenido en un paquete, éste pasa por una estación de pesaje automática para detectar posibles fallos, evitando así que haya piezas de más o de menos. En cada línea de empaquetado hay cuatro personas colocando las piezas en sus cajas y supervisándolo todo.



Thule Santu *es un portabicis que te permite llevar tanto tu bici como un cofre de carga, todo atrás.*

***Los 'meneos'** que se lleva un portabicis en las zonas de test de Thule son dignos de un terremoto de la máxima escala de Richter.*

La cantidad de referencias que producen es brutalmente amplia, solo con sus kits para los portabicis de techo, para que se puedan usar en los diferentes modelos de coche, tienen 500 modelos diferentes, de los que hacen la inyección de plástico de cada pieza en estas mismas instalaciones.

Además, cada poco tiempo salen nuevos vehículos al mercado y Thule quiere que tengas el adaptador específico para todos. Tardan unas 6 semanas en crear los nuevos adaptadores, luego los someten a sus famosos tests, que a continuación os explicamos y ya después pasan a la producción en masa y se distribuyen para la venta.

PROBANDO, PROBANDO

No se conforman en Thule con sus estrictos controles de calidad convencionales, por eso realizan pruebas de impacto, crash tests, tanto con los portabicis de techo como con los traseros y con las sillas de niño, otro de sus productos estrella. Para poder hacer muchas más pruebas, que son carísimas, han ideado una técnica propia, el reverse crash test, más corto y que además es mucho más preciso. Para el registro de los resultados iluminan la zona con 600 veces la cantidad de luz normal para que sus cámaras de altísima velocidad, de unos 100.000 euros cada una, puedan grabar en detalle el comportamiento de sus productos, ¡una pasada! Utilizan dummies que llevan muchísimos sensores y cables, y además necesitan muchos tipos diferentes, para las distintas tipologías humanas. La seguridad en Thule es prioritaria, nos contaron que habían hecho en 2023 cerca de 600 test, con un coste de en torno a 8.5 millones de euros.

En nuestra visita vimos pruebas dinámicas de movimiento con las bicis sobre el techo simulando condiciones reales con muchísimos baches. Un sistema hidráulico con 6 pistones movía un techo con un portabicis en el que además de una bicicleta había una rueda completa de coche y varias latas de gasolina grandes. Los movimientos, muy bruscos, se prolongan durante mucho tiempo. Debajo hay un bloque de cemento de 100 toneladas.

Pudimos ver también pruebas similares con un portabicis trasero cargado con tres bicis, y con carritos sobre rodillos, cogiendo baches enormes. Los carritos también se prueban con impactos frontales en bajada sobre las ruedas delanteras y con caídas de varios metros de altura.A las maletas también las vimos sufrir lo suyo, girando dentro de un bombo enorme sin parar, para simular el efecto de las turbulencias más duras en un avión.

¡PEDAZO DE CATÁLOGO!

ASÍ ES LA GAMA THULE:

PORTABICIS PARA CUALQUIER BICI

Ya lo habíamos visto con anterioridad, pero no podemos dejar de admirarlo porque nos encanta. El portabicicletas Thule Epos se adapta a todo tipo de bicicletas, gracias a su sistema de fijación telescópico, es rapidísimo cargar y descargar las bicicletas con él y nos permite usarlo como soporte de taller sobre la marcha, con detalles como su bandeja magnética para poner los tornillos que quitas y evitar que se pierdan. Epos se ofrece a llevar tus bicis tanto si son gravel, como mountain bikes eléctricas, urbanas o bicis viajeras con guardabarros y portaequipajes. Además, se desmonta con facilidad y se puede guardar plegado, ocupando poquísimo.

***Thule Epos** es uno de los portabicis más avanzados del mundo, ¡una maravilla!*

Y sí eres un biker al que le tira la gravedad, nunca mejor dicho, un usuario de bici de enduro, descenso, o una eléctrica potente, tienes que ver el nuevo Thule Verse, aunque no estamos todavía seguros de si llegará al mercado español, parece que se queda en USA y Canadá. Va en la bola de remolque y sujeta las bicis con una especie de súper pinza que agarra la rueda delantera por arriba, más simple no puede ser, más las cinchas que sujetan la rueda trasera.

Si tienes una Fiat Ducato, Citroën Jumper, Peugeot Boxer o una Opel Movano de las nuevas, el Thule VeloSwing es un portabicis para gancho de remolque a considerar. Puedes utilizar cómodamente el mismo portabicicletas que en tu coche normal. Permite acceder a todo lo que tengas en la parte trasera, girando el Thule VeloSwing hacia un lado para tener acceso completo a la parte de atrás, incluso si llevas bicicletas eléctricas. Y ya que hablamos de vehículos grandes, Thule Velotrack es un portabicicletas específico para furgonetas, compatible con bicicletas eléctricas, que admite hasta 60 kg con dos o tres bicicletas, manteniendo la capacidad de abrir la puerta trasera. Sus rieles largos y resistentes son compatibles con ruedas de hasta 3 pulgadas de grosor y proporcionar un amplio espacio entre tus bicicletas para que puedas cargar modelos más grandes y bicicletas eléctricas pesadas.

COFRES THULE

Su cofre de techo Thule Motion XT es el que más venden y en Malmo nos mostraron su nueva versión, Thule Motion 3, su sucesor, con un perfil más aerodinámico y un dispositivo de apertura integrado que no crea ningún tipo de turbulencia. Es más silencioso, muy fiable y su diseño ahorra combustible comparado con la mayor parte de productos similares. Thule Arcos es otra forma de llevar carga extra en el coche, en la parte trasera con lo que podrás dejar el techo libre, bien para llevar bicicletas, otras cargas o una de las tiendas de campaña Thule arriba, para dejarlo tal cual y mejorar la aerodinámica o para evitar tener que subir y bajar la carga del techo. Se acopla sobre la bola de remolque y no bloquea el acceso al maletero.

También en la parte trasera va su modelo Onto, un cofre muy aerodinámico y con una enorme capacidad de 300 litros. Igual que Arcos, Onto se fija fácilmente sobre la bola de remolque. Atrás también podrás llevar tu bici más un cofre de carga, con la solución que ofrece el nuevo modelo Santu, que se puede combinar tanto con los portabicis Epos como con los EasyFold XT.

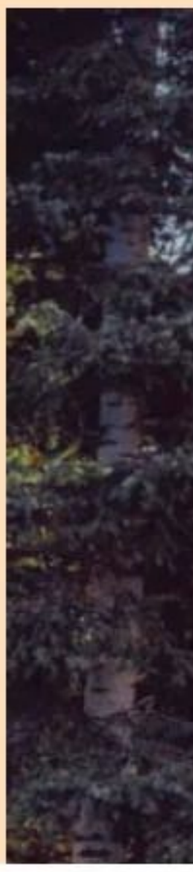
TIENDAS DE CAMPAÑA

Otro artículo que nos ha encantado son sus tiendas de campaña, empezando por la que va sobre la bola de remolque del coche, Thule Outset, que queda separada del suelo de forma natural con cuatro sólidas patas ajustables para adaptarse a las irregularidades del terreno y que te permitirán pernoctar en cualquier parte. Al ir detrás influye poco a nivel aerodinámico, sin perjudicar apenas el consumo, y permite tener el maletero totalmente libre. El modelo de techo, Thule Approach es una tienda sumamente espaciosa que nos permite dejar la trasera del coche disponible para poder llevar nuestras bicicletas con un portabicis de 2, 3 o 4 bicis. Existe incluso la opción de ampliar su capacidad con un anexo. Si nos conformamos con menos espacio, para dos personas, Thule Foothill es una interesante elección ya que deja hueco para que lleves una bicicleta o tu kayak sobre el techo.

THULE Y LOS NIÑOS

En nuestro viaje a Suecia también vimos una interesante colección de carritos de niño y sillas para el coche. El más deportivo es el Thule Glide 2, perfecto para correr rápido sobre asfalto, un carrito ligero, aerodinámico y con ruedas de 18" detrás y una de 16", fija, delante. Su diseño te deja todo el espacio que necesitas para dar tus zancadas sin que los pies puedan chocar con el carrito. Si buscas algo más urbano y polivalente, sus modelos Urban Glide 3, para uno o dos niños, son una muy buena opción mientras que el modelo Urban Glide 4, tiene 4 ruedas y es apto para una gran variedad de terrenos.

Para el coche, las sillas Thule Maple, Elm y Alfi te permiten llevar a tu niño con la máxima tranquilidad, con sistemas propios de seguridad desarrollados por Thule, y con una forma de instalación rápida y sumamente efectiva. Thule también tiene mochilas como la Sapling, con sistema ErgoRide que dispersa el peso del niño bajo sus piernas. Thule tiene modelos de remolques para niños como Chariot Sport y Chariot Cross que te permiten usarlos tanto para la bicicleta como para correr, para paseo y para esquí, con sus adaptaciones correspondientes.

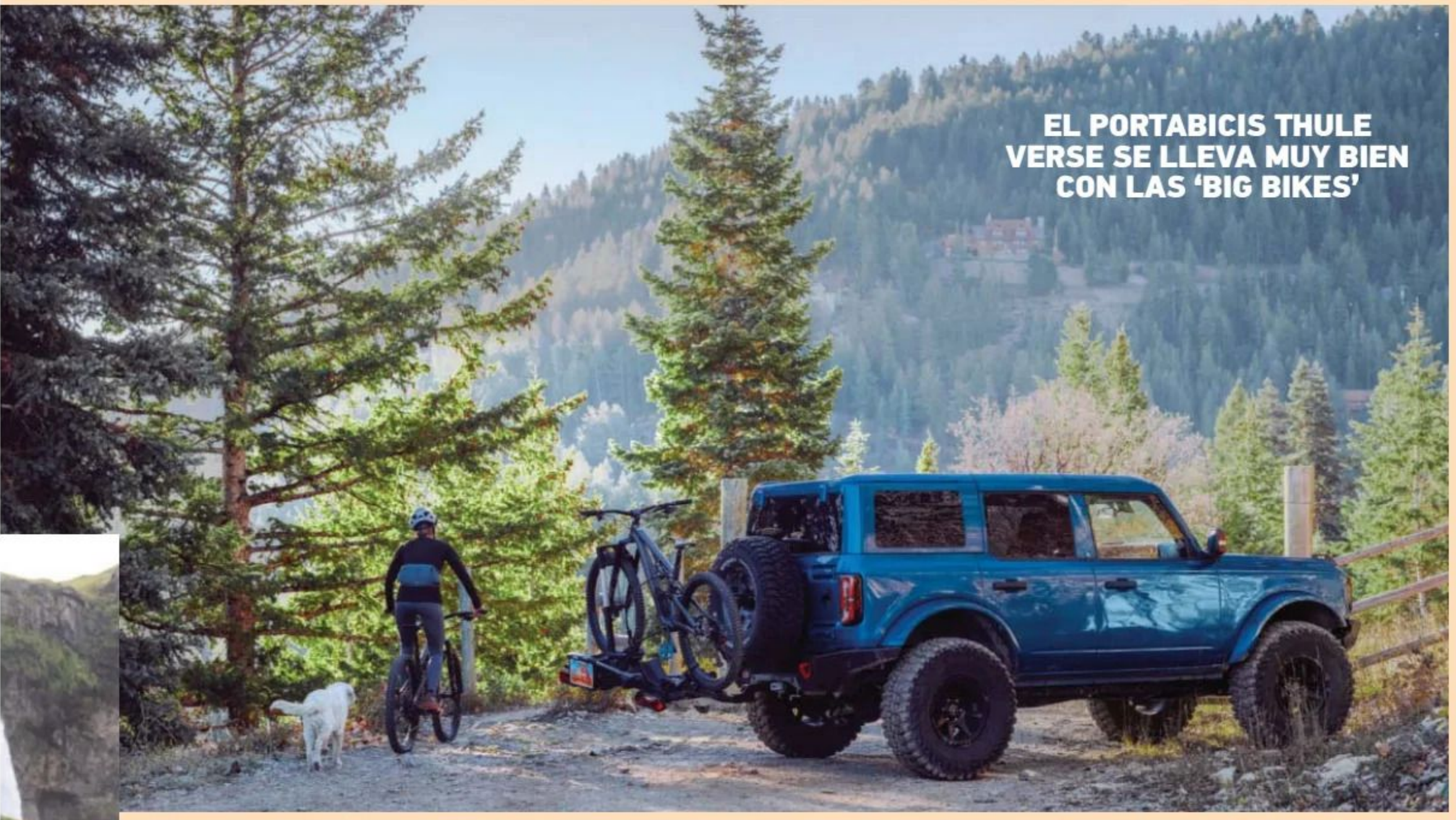


***Thule Sapling** es una mochila con la que podrás compartir tus paseos con tu hijo, llevándolo sobre tu espalda de la forma más cómoda para él y para ti.*

ACCESORIOS PARA PERROS

A los perretes también les tocan regalitos de Thule para poder ir cerca de sus amos. Novedad su cajón específico para el coche Thule Allax, sometido a infinidad de pruebas de impacto para proporcionar la máxima seguridad tanto a tu mejor amigo como a los pasajeros del coche en el que va el cajón. Otro accesorio que nos ha encantado es el carrito especial para perros Thule Bexey, muy cómodo para ellos, de fácil uso para los dueños y con una durabilidad fuera de lo común, por la calidad de sus materiales y su construcción. Con un suelo de alta resistencia moldeado en 3D y un acolchado especial, permite la extracción de todas las ruedas, proporcionando una base estable para poder usarlo también en interiores.

Te hemos mostrado muchas cosas, ¿verdad? *Pues nos hemos centrado en novedades o artículos que nos han llamado especialmente la atención. Muy recomendable una visita a su web,* ***www.thule.com/es-es/****, donde descubrirás mucho más que seguro que te sorprenderá.*



Las líneas de bolsos, *mochilas y maletas de Thule son espectaculares y cubren cualquier uso, sea o no deportivo.*

MALETAS Y BOLSAS

Thule Chasm es su colección icónica de bolsos duraderos y resistentes a todas las condiciones climáticas, diseñados para aventuras al aire libre y ahora fabricados con tejidos exteriores e interiores 100% reciclados. Incluye una gama de bolsos de diferentes tamaños que se adaptan a la perfección al estilo de vida activo.

Con un diseño innovador modular y multifunción, llenas de compartimentos especializados para tus accesorios de viaje y de oficina, los bolsos Thule Aion combinan un diseño versátil con materiales reciclados de alta resistencia que te sirve tanto para tus viajes cotidianos como para la aventura.

Un toque más sobrio y un diseño modular es lo que nos ofrece la nueva colección Thule Subterra, piezas muy versátiles de estética audazmente simple, con interiores adaptables y un diseño adaptable que la convierten en el compañero perfecto para el viajero moderno. Trolleys, bolsos, riñoneras, bandoleras... para que encuentres tu configuración de viaje perfecta.

Si en tus viajes está la nieve presente las bolsas de la colección Thule RoundTrip son para ti, para llevar tus botas de esquí y snowboard, tus esquíes o tu tabla de snowboard. Bolsas llenas de soluciones prácticas y con espacio de sobra para toda tu ropa invernal y todos los accesorios que necesitas.

Las mochilas Thule AllTrail combinan rasgos técnicos con un diseño limpio y sofisticado que las hace perfectas tanto para tus actividades al aire libre como para tu vida diaria activa y tus excursiones por la ciudad. Con sistema de hidratación ReTrakt™ incluido, son bolsas elaboradas en tejidos sostenibles, disponibles con diferentes capacidades de carga.

La nueva generación de la colección Thule Paramount tiene un aspecto elegante y moderno, con la funcionalidad y la comodidad que necesitas para moverte con facilidad. En la colección pudimos ver desde bolsos cruzados a bandoleras y alforjas para bicicleta diseñadas para complementar tu estilo y moverte sin problemas por la ciudad.

ACCESORIOS DE ACAMPADA

A nosotros los bikers nos alimenta el aire libre, por eso nos han gustado tanto estos accesorios, como los paneles Thule SubSola, que se acoplan al toldo de tu furgoneta para ampliar aún más el espacio exterior para relajarte al aire libre evitando el sol directo. Estos paneles triangulares modulares se cierran con cremallera y se pueden configurar para conseguir exactamente la cobertura y el aspecto que necesitas. Su diseño hace que sean muy fáciles de ajustar según cambia la posición del sol. También para tu furgoneta, el Thule Sidehill es un toldo diseñado para adaptarse a todas las compactas, con un diseño que te permite estar por debajo de los 2 metros, para no tener problemas con la gran mayoría de parkings y garajes. El toldo Thule Sidehill tiene un compartimento de almacenamiento integrado con cerradura para la manivela plegable.

81€:

+ Ciclocomputador con GPS y Altímetro Sigma ROX 4.0

+ 6 números BIKE

+ Acceso Premium durante 1 año a *mountainbike.es*

El ROX 4.0 te ayuda con sus 30 funciones y su facilidad de uso durante tus salidas en bicicleta para que puedas concentrarse en lo esencial: la diversión. La pantalla extra-grande muestra de forma fiable datos como el perfil de altitud, la velocidad, la distancia y el tiempo de entrenamiento transcurridos. Las instrucciones de navegación y el emparejamiento con la E-Bike y con los sensores externos son elementales.

39€:

+ Gafas EKOI Persoevo 4 S22 Blanco Revo Rojo Cat3

+ 6 números BIKE

Las PersoEvo4 son muy ligeras (28 g) están ventiladas (4 aberturas en la montura central y 8 en la lente) y ofrecen una protección UV del 100%.
La lente cilíndrica REVO Categoría 3 es ideal para condiciones de luz brillante y se recomienda para ojos claros y/o sensibles.

>Marco ventilado (4 respiraderos) y ultraligero: 28 gr.

>8 respiraderos en la lente.

>Lente de categoría 3 y protección UV 100%.

>Puente nasal ajustable.

>Mangas de agarre para un excelente ajuste.

¡Con esta oferta ahorras 40€!

27€:

+ Libro "Parques Nacionales"

+ 6 números BIKE

El libro Parques Nacionales es una guía para conocer más de 70 parques de los cinco continentes: sus datos, fauna y flora, y todo ello acompañado de las imágenes más espectaculares. Un libro dirigido a los que buscan entornos únicos.

34€:

+ Set de luces Led Lenser

+ 3 números BIKE

Luz trasera Led Lenser B2R: LED rojo de alta potencia. Recargable USB. Autonomía 3h. Soporte universal mediante cinta elástica. Peso: 33 g. **Luz frontal Led Lenser B3:** LED de alta potencia de 100 m. Dos modos: 100 lumens (10h) y 16 lumens (40h). Funciona con 3 pilas AAA. Peso: 105 g.

32,50€:

+ 11 números BIKE

+ 1 año de la revista eBIKE (2 números)

Disfruta y recibe cada mes BIKE de forma fácil y cómoda. Recibe también en casa de forma gratuita la revista eBike (en quioscos cada trimestre). ¡Con esta oferta ahorras 23,85€!

¿QUÉ OFERTÓN DE SUSCRIPCIÓN ES EL TUYO?

Suscribete a BIKE y recibe la revista cómodamente en tu casa

BONO CULTURAL

SI CUMPLES 18 AÑOS, SUSCRÍBETE CON EL BONO CULTURAL JOVEN

DISPONIBLE TAMBIÉN EN:

¡SUSCRÍBETE DE MANERA FÁCIL Y CÓMODA!

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y Agosto de 8:00 h. a 15:00 h.

>https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/

>suscripciones@slib.es

Available on the App Store

Get it on Google play

Suscripciones al extranjero (sin regalo y con el 20% de dto. incluido) y forma de pago por VISA: **Europa:** 12 Nºs por 63,60€; **Resto del Mundo:** 12 Nºs por 75,60€.

Ofertas válidas solo para España hasta agotar existencias. Consulte las bases legales en la página web: ***www.motorpress-iberica.es/clausula-de-privacidad***

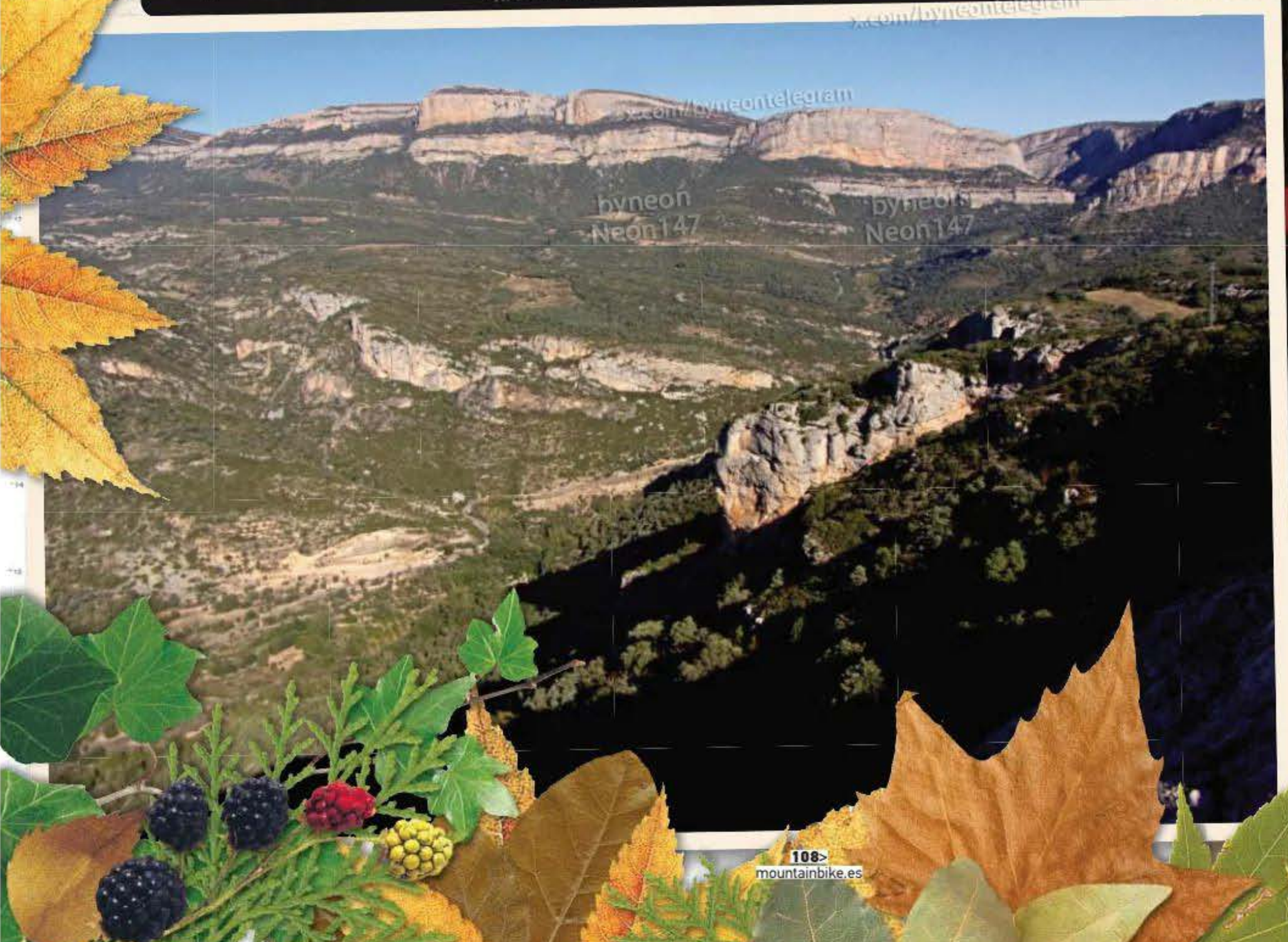
La puerta del Montsec

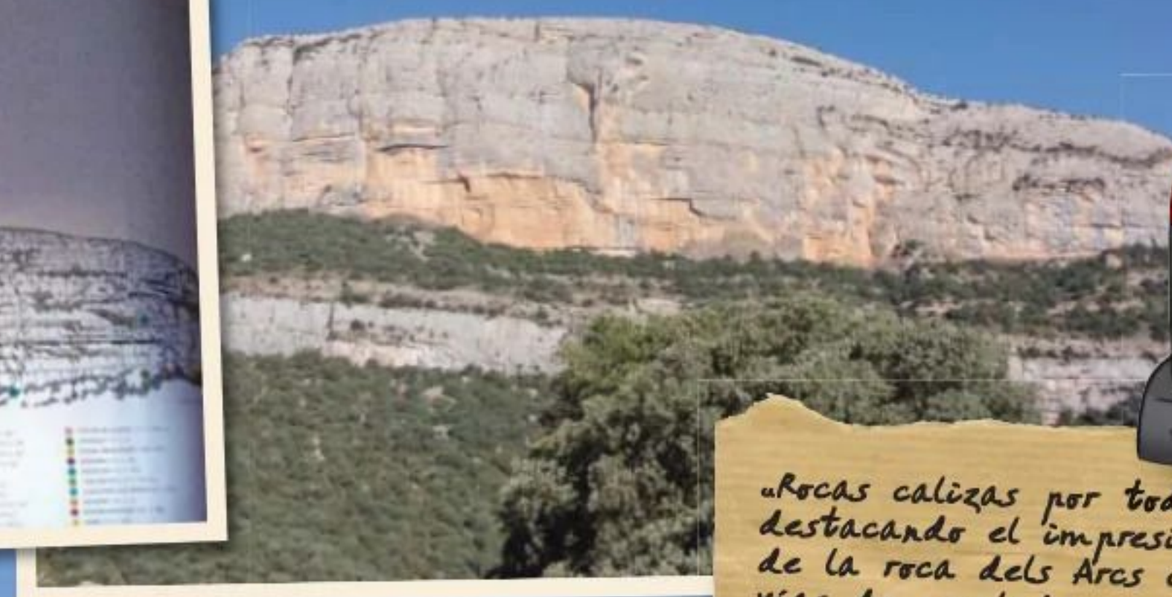
ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

MEIÀ (LÉRIDA)

EN EL MUNDILLO DE LA ESCALADA EL MONTSEC ES IMPORTANTE, POR SUS PAREDES CIENTOS DE VÍAS ATRAEN A LOS DEPORTISTAS, EN EL DEL PARAPENTE TAMBIÉN, ES CASI UNA CONSTANTE LA PRESENCIA DE MANCHITAS DE COLORES EN LAS ROCAS Y EN EL CIELO. PARA LA BICI DE LOS FORASTEROS NO TANTO, KILÓMETROS Y KILÓMETROS DE PISTAS Y CAMINOS ENLAZAN INMENSAS VISTAS REGALADAS EN CADA PEDALADA Y ES OBLIGADO MIRAR A LO LEJOS, PERO TAMBIÉN ABAJO Y ARRIBA, A LAS ESPECTACULARES ROCAS.

En las mejores rutas disfrutamos de vistas que suelen ser kilométricas, pedaleamos por el interior de bosques, subimos a picos o vamos por caminos cerca de borde de cortados. En esta ruta por el Montsec también sucede eso, pero además las vistas están hacia abajo y arriba, hay que subir la cabeza y estirar el cuello, porque las formas caprichosas de las rocas y las sombras de las oquedades reclaman la atención. Desde lo alto se divisan, intuyen o imaginan, poco más allá en casi cualquier dirección, otros tesoros que descubrir, algo que ver y caminos que pedalear, que hacen querer regresar o permanecer algunos días más en la zona. Con la ayuda de varios integrantes del Club Cudos de Artesa de Segre y de la mano de Montsecbikepackingloop, eligiendo algunos de sus muchos kilómetros, vamos a arañar el Montsec. El de Meià, el conjunto del macizo formado por rocas de 250 millones de años de antigüedad, la era Mesozoica, contenía depresiones que la geología trabajó y ahora pueden encontrarse fósiles muy variados tanto marinos como





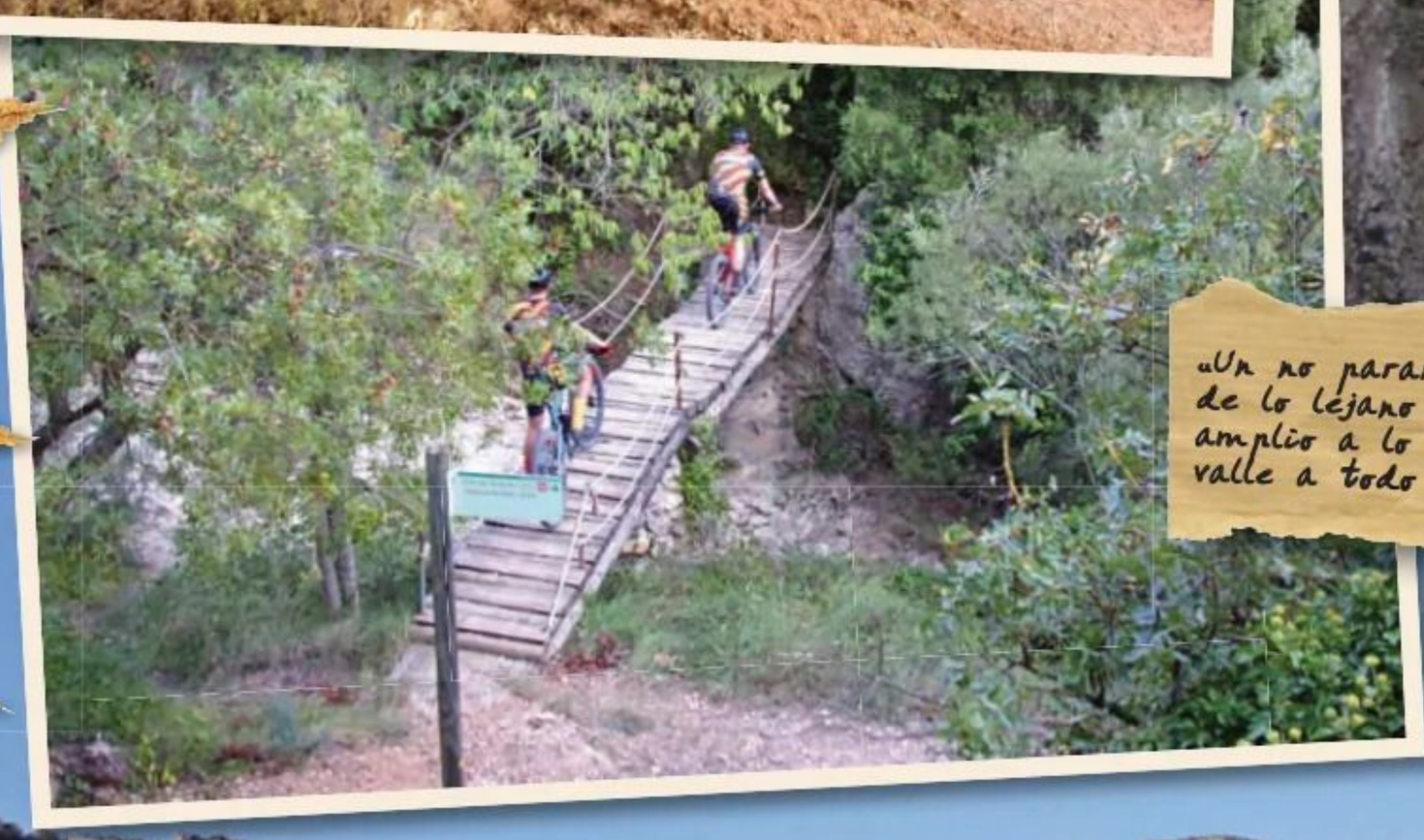
«Rocas calizas por todas partes, destacando el impresionante macizo de la roca dels Arcs con incontables vías de escalada»

TEXTO Y FOTOS:
Fernando Villares

dinosaurios. Es un ejemplo de libro de un cabalgamiento de grandes dimensiones y fácil de distinguir, es básicamente un pliegue de capas de materiales sedimentarios dispuestos horizontalmente; sufrió empujes tectónicos muy grandes que terminaron por romperlo y desplazar el corte horizontalmente varios Kilómetros, montando una capa sobre otra doblando su altura. La erosión posterior de miles de años nos ha regalado el relieve moderno.

El macizo hace unos de 100 millones de años no existía como se ve en la actualidad, no pertenecía a una cordillera como ahora, tampoco formaba parte del continente, era un mar. Su crecimiento geológico le llevó de ser un medio marino cercano a la costa, atesorando restos de animales fosilizados de ese medio como conchas de moluscos y caparazones de erizos de mar, a llegar a ser el impresionante macizo dividido por el Congost de Mont Rebei, una profunda y espectacular yaga en la roca que alcanza 500 metros de alto y mantiene unidas las zonas Aragonesa y Catalana. A ambos lados hay un montón de lugares que hay que apuntar para visitar, como el desfiladero de Terradets, la muralla de Finestres,

EL MONTSEC DE MEIÀ ES LA PUERTA GRANDE DE ENTRADA PARA LO QUE HAY QUE DESCUBRIR



«Un no parar de pedalear y de mirar, de lo lejano a lo cercano, de lo amplio a lo estrecho, del fondo del valle a todo lo alto»

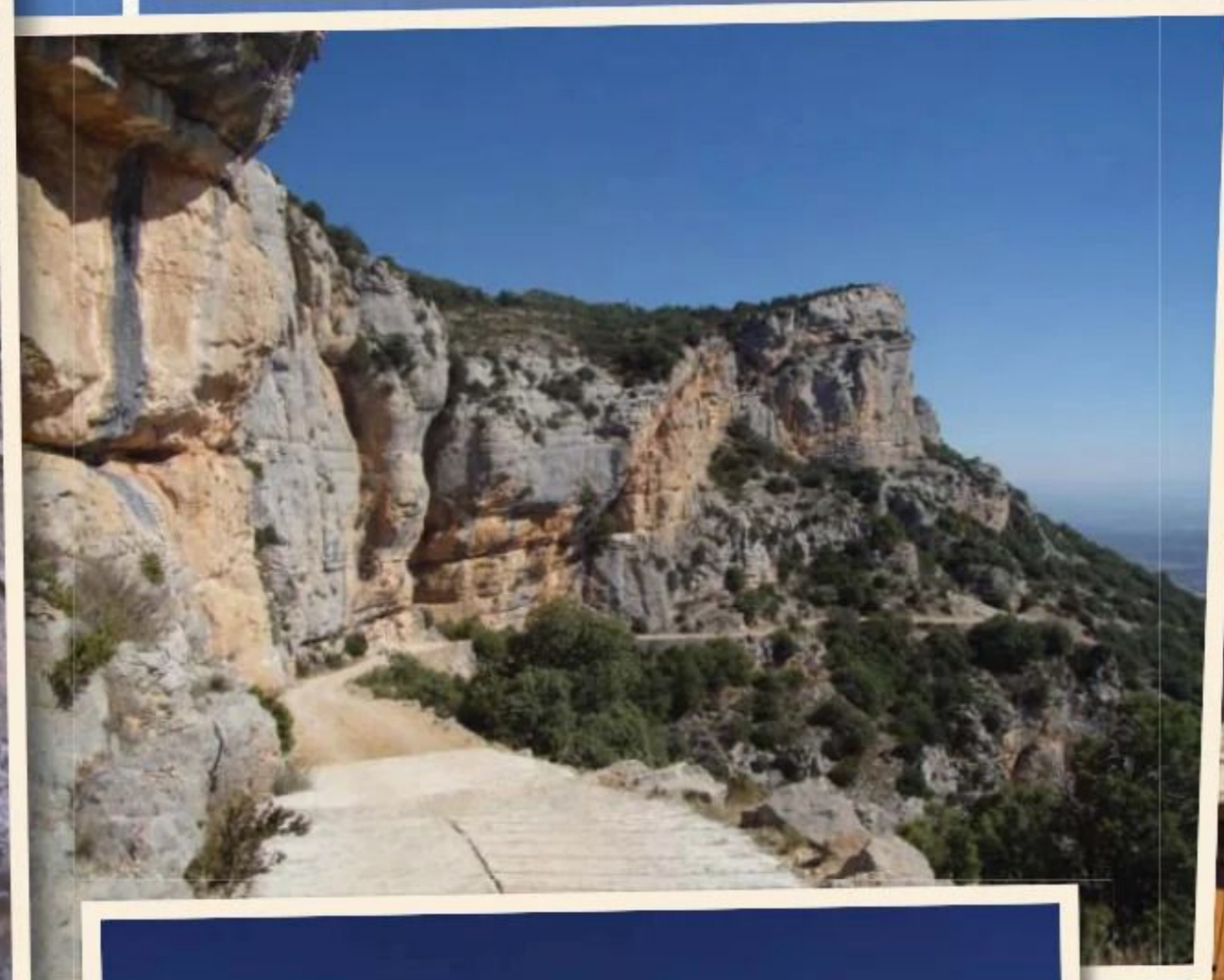
el Meull, Sant Mamet, el congosto del Cajigar, Àger, Santa Linya, las lagunas de Estaña, la Baronía de Sant Oisme... y así hasta más allá de los bordes donde nace la sierra del Montsec, la depresión de Tremp o el magnífico Segre.

La ruta comienza a las afueras de Villanova, cerca del centro de interpretación del Montsec, donde se explica su origen y pueden verse un montón de fósiles y huellas de dinosaurios que ayudan a entender el medio físico en su conjunto. Inmediatamente se toma una calleja entre paredes de piedra que baja hasta cruzar un cauce por un pequeño y coqueto puente también de piedra, desde donde se comienza a subir entre las tierras de labor cercanas al pueblo, propiedades pequeñas que permanecen prácticamente todas sin labrar. Entre olivos se termina circulando de terraza en terraza hasta llegar a la Font de l´Hedra, donde las rocas de la montaña han reducido el espacio encajando el arroyo que hay que atravesar, aunque si trae agua puede ser necesario portear la bici para cruzar por el puente de madera que está aguas arriba, luego se va a subir por carretera que asciende al Congost del Pas Nou, al que no se llega, porque se toma una pista que conduce a la cima del Cogulló, perfecta para tomar conciencia de la orografía de la zona desde una posición elevada, distinguir las diferentes formaciones e intuir el camino que va a seguir la ruta.

RUTA DE MUESTRA DEL MONTSEC PARA DESCUBRIR POR EJEMPLO CON WWW.MONTSECLOOP.COM

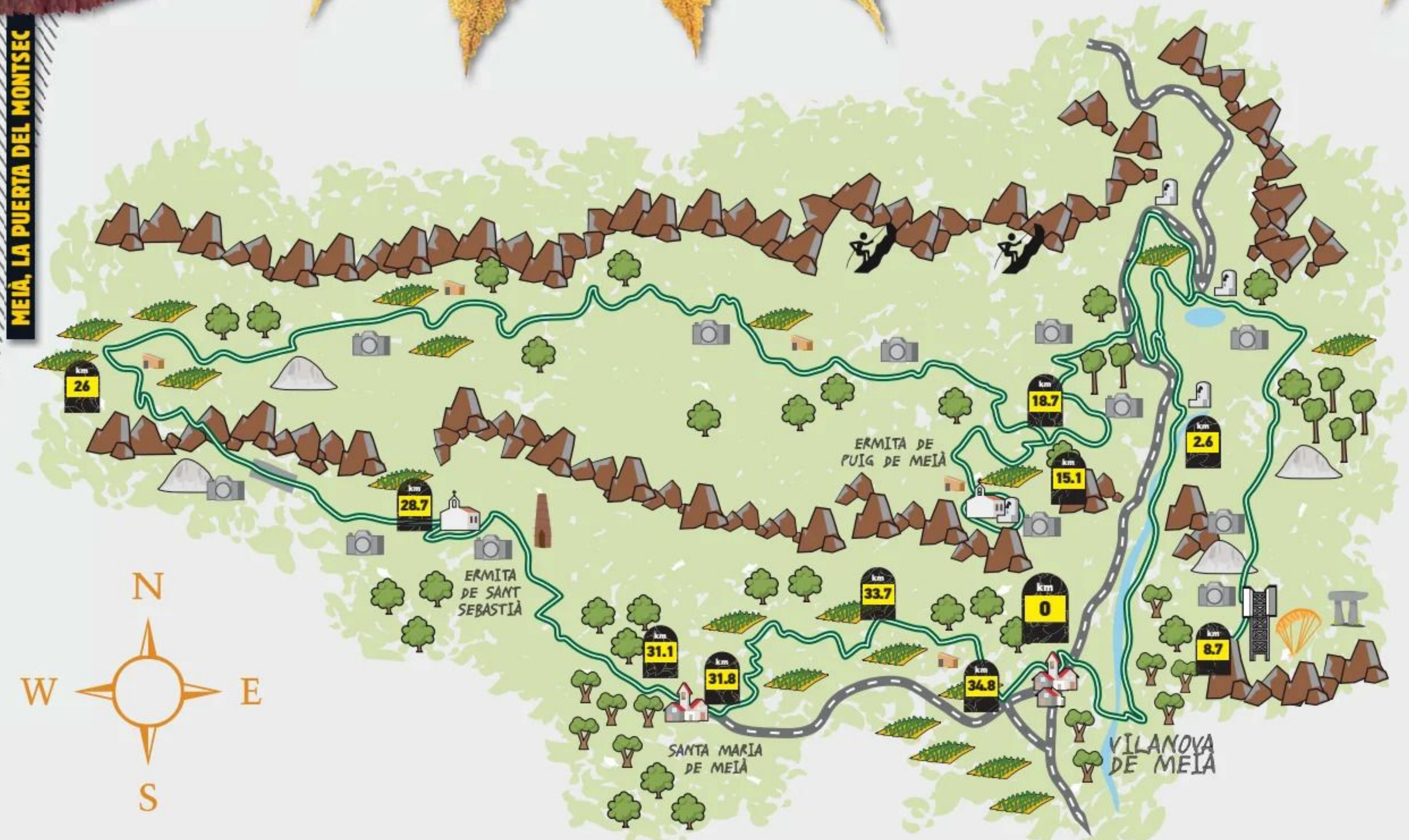
La bajada se realiza por la misma pista hasta el asfalto, pero se toma un camino de tierra que se vuelve una locura de piedras sueltas para volver a ascender un corto tramo por carretera. La pista de tierra lleva casi sin descansos hasta la ermita de la Mare de Déu en el Puig de Meià con un espectacular mirador en el centro de la comarca que se extiende a los pies. El sendero que va por detrás de la ermita, al llegar a la pista, tiene un corto tramo final bastante

(Pasa a pagina 114)



«En medio de la bajada desde lo alto de las rocas a Santa Maria, está la coqueta y deslumbrante ermita blanca de Sant Sebastiá.

ILUSTRACIONES:
Elena Villamor



PASO A PASO

Km 0. Explanada junto a la carretera y al centro de interpretación, se comienza en dirección al pueblo pero casi inmediatamente, se toma la calleja en bajada a la izquierda entre huertos dirección el molí Vell, por carretera se cruza el arroyo y después se toma la tierra ascendiendo entre terrenos aterrazados hasta girar a la izquierda por una pista que llanea, al principio es ancha pero va estrechándose hasta convertirse en sendero y seguir subiendo de terraza en terraza, se cruza una regadera de cemento y se baja para cruzar el arroyo no ciclable, precaución si lleva agua, sigue el sendero con hierba, despues de un paso difícil que hay que patear, se llega a la Font de l´Hedra, con el puente a la derecha se toma a la izquierda la subida fuerte y difícil por la piedra suelta.

Km. 2,6. Carretera que se toma a la derecha en subida, con vistas de los acantilados, es tendida con varias revueltas y alguna rampa un poco más dura, se deja a un lado la salida de la pista de tierra que se tomará luego, pero se continúa el ascenso hasta el desvío de la Font Blanca tomando la pista derecha, ancha, en perfecto estado y buenas vistas al macizo de escalada. Después de algún tramo de descanso se deja una pista a la izquierda y se empieza a deteriorar aumentando las piedras, el final tiene mayores rampas y las vistas se amplían.

Km. 8,7. Antenas del pico Cogulló, el mirador kilométrico de Meià, se da la vuelta por toda la pista de tierra del ascenso y al llegar a la curva de la carretera se toma a la izquierda un sendero poco marcado al inicio, atención hay que ir por la izquierda porque hay un escalón entre dos encinas y al poco reaparece el sendero, otro escalón y ya la pista comienza a bajar acusadamente, empeora con mucha piedra y una zona destruida, inclinado y ancho pero con escalones, algo técnica pero entretenida y divertida, se pasa junto a una tubería de plástico desenterrada, peligro. En la carretera se retoma la subida, hasta que se sigue por pista de tierra ancha a la izquierda, muy cerca hay una barrera y más adelante una bifurcación que se toma la izquierda, es la que sube más despacio, es ancha y en buen estado con algo de gravilla entre encinas y pinos dispersos.

Km. 15,1. Salida por la derecha, comienza un tramo de ida y vuelta, ahora se sigue recto comenzando una ligera bajada con algún afloramiento rocoso y menos grava, se deja una casa con ganado a la derecha y se sigue subiendo, se llega a la ermita del Puig de Meià que tiene fuente. Se bordea la ermita y se sigue por detrás por un sendero que se desdibuja y desaparece, el final es muy empinado, sin marcas y con piedras, es difícil, se sale a la pista junto a la casa y se toma a la izquierda para desandar el camino.

Km. 18,7. Final del tramo común, se toma a la izquierda la pista en casi continuo ascenso aunque tiene varias rampas exigentes, está rodeada de encinas que casi no proporcionan sombras y salpicada de parcelas de cereal, vid, balsas de agua y casas de labranza, alguna derruida. Se sigue siempre recto subiendo, ignorando todas las salidas de pistas o caminos. Las vistas se reducen al macizo que está por encima a la derecha, ya casi arriba del todo, la pista llanea y vuelven las parcelas de labranza, siguiendo la pista principal se comienza a bajar de forma ligera.

Km. 26. "Cabaña del Pere", se llega a una pista perpendicular que se toma a la izquierda para comenzar la bajada, al principio suave pero luego la pendiente aumenta por tramos, incluso con varias zonas cementadas, se atraviesa el borde de los acantilados, los hay por encima y por debajo, no hay que distraerse porque hay mucha caída a la derecha, tiene un murete de piedra y barandillas precarias, precaución, también porque la pista tiene muchas piedras sueltas.

Km. 28,7. Barrera metálica y bifurcación para ir a la ermita de Sant Sebastià a la izquierda, al proseguir el descenso se encuentra un viejo horno de cal pegado a la pista. La bajada es acusada pero siempre recto, hay muchos badenes cementados, mucha grava suelta y piedras de mayor tamaño, hay que tener cuidado aunque la pista mejora al llegar a otra muy ancha y perpendicular que se toma a la izquierda continuando la bajada.

Km. 31,15. Se deja la pista ancha y se toma a la izquierda una más estrecha que enfila la torre de la iglesia, poco después se sigue a la derecha en diagonal, una calleja va directo al pueblo, tiene el pasto alto que oculta las piedras. Se entra en el pueblo recto por cemento, atención a no pasarse, se toma una calleja estrecha a la derecha que parece sin salida, pero tiene, un recodo y un pasadizo estrecho y bajo, callejeando se sale a la plaza, todo ya más amplio, se toma a la izquierda junto a una fuente y se termina de bajar a la carretera y a la izquierda.

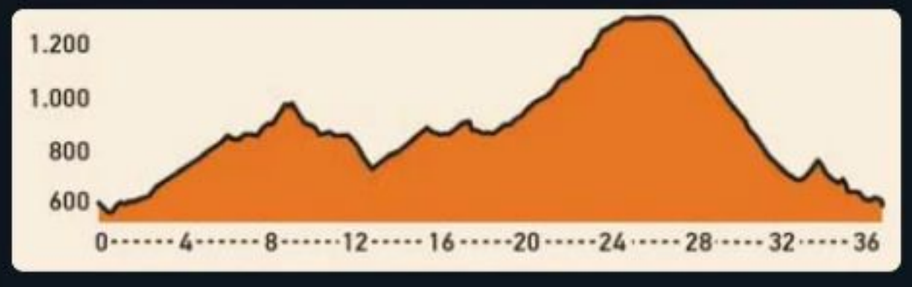
Km. 31,8. Delante de la última casa se toma la pista de tierra que sube a los campos de labranza sin árboles, llaneando por la pista principal se toma una bifurcación a la izquierda para subir hasta la sombra, las rampas en zigzag dan acceso a las parcelas de labranza a diferente altura. Se sigue por un sendero estrecho con hierba junto a una casa derruida, al salir a un campo labrado se continúa a la izquierda por el borde, luego reaparece el sendero, primero con hierba y luego tierra con algunas piedras. Se llega a una pista estrecha tras un escalón y un árbol estratégico para toparse con él, primero son rodadas y se va ampliando con grava suelta. En medio de la bajada se toma a la izquierda, se va justo por la linde, es también acceso a las fincas cercanas, al poco aparece un acceso a otro campo de labor, se va por la izquierda bordeando el sembrado.

Km. 33,75. Se pasa del labrantío a un olivar y a la derecha reaparece el sendero, vuelve la bajada por tierra con hojas, muy chulo entre los árboles y cada vez con más cantos rodados, se cruza el arroyo que ha venido por la izquierda y campo a través se llega a una pista con zahorra para seguir bajando, todo en sombra con algunos claros. Se llega a una pista ancha en buen estado y se toma a la derecha en bajada, todo lleno de fincas de cereal con árboles en las lindes, algunas ruinas de casas de labor y campos de almendros.

Km. 34,8. Se llega a la carretera, se toma a la izquierda pasando por la báscula, inmediatamente se entra en la calle de la escuela y se comienza a subir, pero se toma a la derecha el carrer Raval de Ratera, luego a la izquierda un pasadizo que da al carrer de Ponent callejeando por el carrer de la Font hasta la plaza de la Font de Caps, donde se gira, para bajar, a la derecha dos veces, desembocando por delante del centro de interpretación al aparcamiento y la carretera.

FICHA TÉCNICA:

DISTANCIA: 36,25 Km. TIPO DE RUTA: nnnnnnnnnnnnnnnnn. MEJOR ÉPOCA: cualquiera, en verano hay que salir prontito. MÁXIMA ALTITUD: 1.305m. DESNIVEL ACUMULADO: 1.218m. RECOMENDACIONES: aplicar protector solar. NIVEL TÉCNICO/FÍSICO: medio. INDISPENSABLE: huella para GPS. CICLABILIDAD: 99,9%, algunos pasos no ciclables. PUNTO DE PARTIDA Y LLEGADA: centro de interpretación del Montsec, Vilanova de Meià, provincia de Lleida. TIPO DE TERRENO: pistas agrícolas en buen estado, tramos con muchas piedras, senderos, pasos por piedras no ciclables y carreteras vecinales. POBLACIONES CERCANAS /HABITANTES: Vilanova de Meià/400, Santa María de Meià/90.



CÓMO LLEGAR:

A Vilanova de Meià se llega por las carreteras vecinales L-913 o L-9132 desde la C-13 y la C-14 respectivamente, desde la capital de la provincia hay 70 Km., Tarragona está a 115, Barcelona 150, Huesca 165, Girona 210, Zaragoza 220 y Castellón a 295 Km.

DÓNDE DORMIR:

Hostal-residencia Cal Cirera 973 41 50 81 www.casacirera.com, Casa Rural Cal Viudeta 639 44 24 70 www.calviudeta.com

FLORA Y FAUNA:

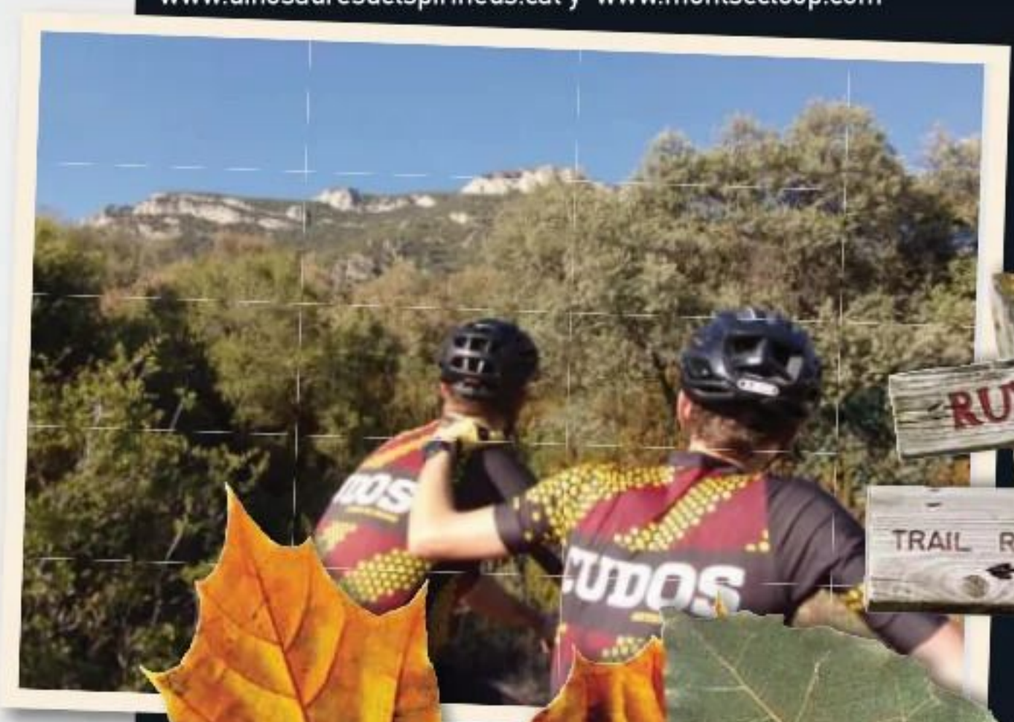
En los alrededores del pueblo las parcelas pequeñas con olivos están prácticamente todas en desuso, no así los campos donde se cultiva cereal que ocupan las zonas menos abruptas, abunda el quejigo, encina, olivos, vides, almendros y no demasiados pinos.

OTRAS ACTIVIDADES:

Hay que perderse explorando los múltiples pasadizos y recovecos del pueblo y en Santa María, es una gozada la cantidad de rincones con encanto que hay, el centro de interpretación del Montsec es imprescindible. Si practicas escalada, está repleto de zonas capitaneadas por las innumerables vías de la Roca dels Arcs, varios dólmenes salpican el territorio como el del Cogulló o la Lloella del Llop, un poco más lejos está la villa romana del Romeral en Albesa, o la ruta de Tragó de Noguera que publicamos en el nº 324 de BIKE. y cientos de kilómetros más en www.montsecloop.com

+ INFO:

Ayuntamiento Vilanova de Meià 973 18 60 07 www.vilanovameia.cat, Diputación Provincial www.diputaciolleida.cat, patronat de turisme de les terres de Lleida 973 24 54 08 www.aralleida.cat, www.gencat.cat, Centro de visitantes del Montsec centro de interpretación del Montsec 634 66 23 41 www.dinosauresdelspirineus.cat y www.montsecloop.com



Bájate el track de GPS completo de esta ruta en: www.mountainbike.es

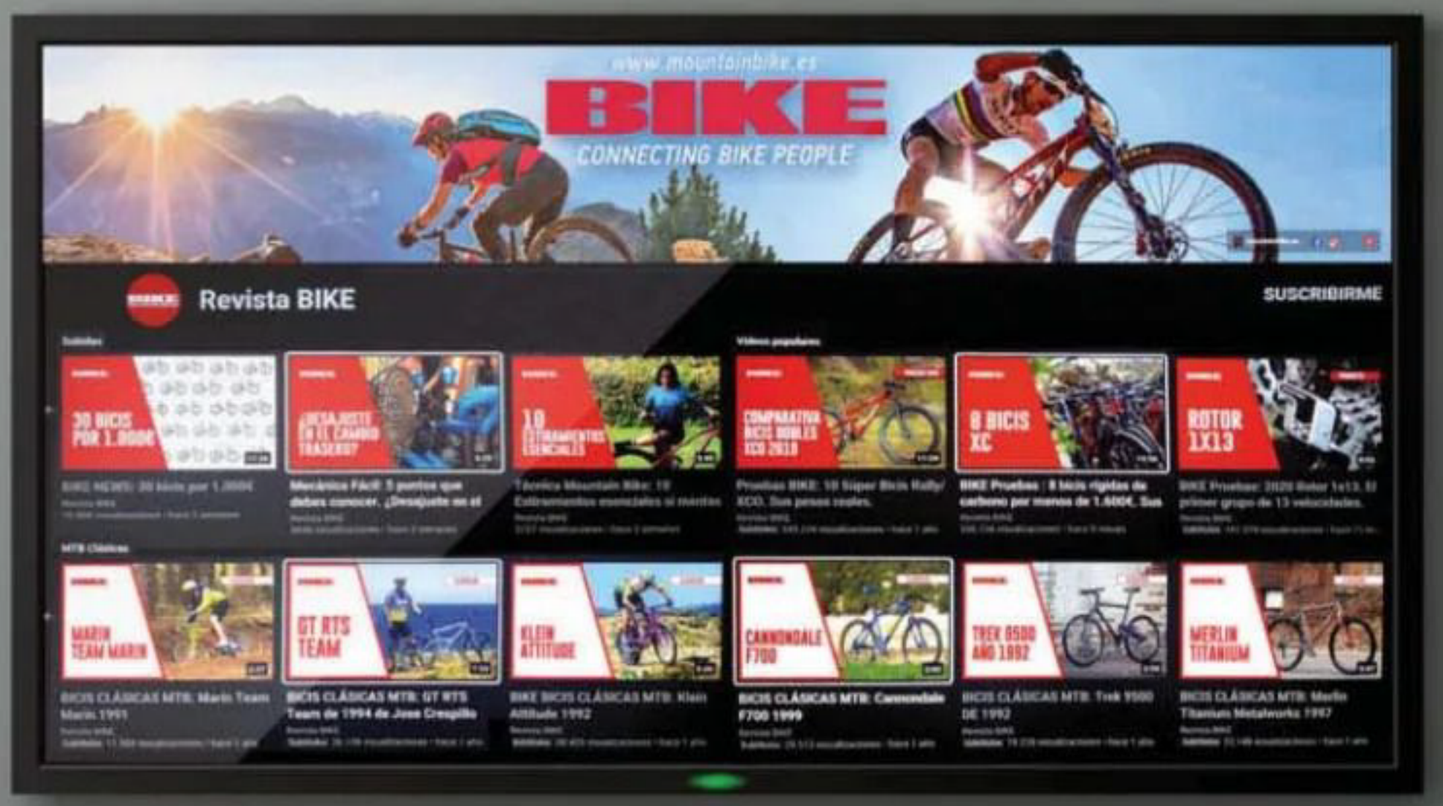
(Viene de pagina 111)

MEIÀ, LA PUERTA DEL MONTSEC

complicado y desdibujado. Es una opción regresar por donde se ha subido. El ascenso continúa por pista, con tramos en regular estado y rampas fuertecitas. Las vistas de los escarpes son una constante, poco después de iniciar la bajada, momentazo, es el paso entre las rocas verticales, espectacular, la pista casi no cabe en la montaña y hay que pararse para abrir la boca ante lo que ha hecho la naturaleza y el ser humano. La bajada tiene su aquel, mucha piedra suelta, badenes e inclinación hacen que no haya que distraerse, luego va mejorando hasta el coqueto pueblo de Santa María con varios pasadizos estrechos hasta salir a la carretera. El tramo entre pueblos va por el monte salpicado de terrenos bien labrados para cereales y algunos de olivos, por pista estrecha y senderos juguetones se llega a Vilanova, que se atraviesa callejeando de rincón en rincón encantador, para terminar pasando por delante del centro de interpretación y regresar a la gran ciudad de deslumbrantes luces.

«No solo las rocas naturales son espectaculares, las labradas y los pasadizos de Santa María o la carretera proporcionan momentazos»

Dale al play



Revista BIKE

Suscríbete a nuestro canal de Youtube y descubre el Cine Mountain Bike en casa

www.youtube.com/revistaBIKE

BIKE
www.mountainbike.es

SHIMANO

La pareja que te acompaña *para superar cualquier desafío*

Un pedal diseñado para una zapatilla.
Una zapatilla creada para un pedal.

- *Perfecta combinación*
- *Máxima eficiencia*
- *Mayor confort**

XTR PDM9100

Sphyre
XC903

#SHIMANOPERFECTMATCH